Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano



2020 / 12 (2)

Surstrata Ŝoseo (RoLa) (= Rollende Landstraße) transportas la tutan kamionon per specialaj fervojaj vagonoj.

Autostrada viaggiante (RoLa) (= *Rollende Landstraße*) trasporta l'intero camion su appositi carri ferroviari.

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario)	30,00
FEI (giovane o familiare)	15,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984 *	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999 *	*3,00*
NomListoj el la Historia broŝuroj *	*2,50*
Suplemento al Historio 1999-2019 *	#
Statuto kaj Regularo IFEF *	#
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o *	*3,00*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
* *Pubblicazioni ricevibili gratis per posta elettronica.* # *Pubblicate sul sito www.ifef.net*	

Minimo 3 copie = prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☎ ++39 051 547 247,
💻 <bolognesiromano@alice.it>

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2021 resterà di **25,00** €.
I ritardatari 2020 versino per i 2 anni 50,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie altre cose.
Attenzione: il N-ro Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:

Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)

IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
una inattesa situazione relativa alla salute di tutti nel mondo ci vede sottoposti a gravi pericoli e ci impone regole e comportamenti davvero impensabili per tutta la nostra vita.
Auguriamoci di non essere toccati da tale strano e inafferrabile morbo e che presto si trovi il modo di debellarlo, così da poter riprendere i nostri usuali contatti.
All'inizio di questo numero trovate la notizia di un nuovo servizio merci fra gli interporti di Cervignano e Torino Orbassano, segmento italiano del Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo da Lisbona a Kiev.
Ecco poi RoLa, l'autostrada viaggiante, una forma di traffico combinato e accompagnato su rotaia, ossia sul treno su cui vengono trasportati camion o autoarticolati completi per favorire il carico / scarico, un trasporto non inquinante a salvaguardia dell'ambiente.
Il testo successivo tratta del successo dei potenziamenti dei treni RoLa in Austria, con riflessi positivi per i traffici lungo l'asse della linea del Brennero.
Dall'Antitrust la montagna partorisce il topolino: è la storia di una risibile minimulta di 1000 € per abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato, RFI e Trenitalia.
Una buona notizia riguarda la fine di lunghi, ma qualificanti lavori nella stazione di Cesena, che in complesso permettono aumenti di velocità e forti risparmi di tempo dei viaggi al sud.
Di grande rilievo poetico e rassicurante è la notizia della costruzione in Giappone di una stazione del tutto isolata, irraggiungibile se non in treno, da utilizzare con la ferrea volontà di fermarsi a meditare. Studiata come praticamente "inutile", ma degna della massima attenzione e rispetto, in questo mondo frenetico.
Attenzione alla profonda e necessaria riflessione che ci riguarda come specie, una specie in apparenza vincente, ma del tutto imprevidente verso il proprio futuro. Spreco di risorse, inquinamento irreversibile dell'unico ambiente in cui viviamo dovrebbero farci ben riflettere, ma … Forse il baratro non è lontano.
Per la rubrica sui primati dei trasporti in genere trovate altre concise informazioni storiche sui primi tipi di volo.
Il prossimo Congresso IFEF deve saltare un anno, così si terrà nel 2021 sempre a *Frankfurt (O) / Słubice*.
Come di consueto c'è l'invito a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, sui proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono poesie e per tenere alto il morale battute e vignette.
La mescolanza di generi raccoglie consensi perché anche così si dà un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.
Avanti Esperanto! □

La Redakcio de "**Itala Fervojisto**" - Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA bondeziras bonajn sanon kaj daŭrigon en ĉi tiu pandemia tempo. Ĝojajn festojn kaj jarŝanĝon.
Pro la nuna situacio la fervojistaj kunvenoj kaj la ĉi jara du landa IFEF-kongreso estas prokrastataj ĝis la venonta jaro. Pri aliĝilo, ĉambroinformilo, programo, instrukcioj, informoj pri la kongreslokoj: vidu en postaj I.F. kaj en aliaj retaj publikaĵoj:
Konsultu: www.IFEF.net. □

Mercitalia Polo: nova servo de vartransporto inter trafikhavenoj *Cervignano* kaj *Torino Orbassano*

Nova neakompanata kombinita transporta servo funkcias ekde lundo 13 januaro 2020 inter la trafikhaveno de *Cervignano* (elp. Ĉervinjano) *del Friuli (Udine)* kaj la trafikhaveno de *Torino Orbassano*.

Ses trajnoj semajne estas planitaj en la komenca fazo: lundon, merkredon kaj vendredon de la trafikhaveno de *Cervignano del Friuli* ĝis trafikhaveno de *Torino Orbassano*; marde, ĵaŭde kaj sabate en la kontraŭa direkto.

La trajnoj (transportkapacito de 1.600 tunoj, longo 550 m) konsistas el 16 last-generaciaj duoblaj vagonoj, kiuj ebligas ŝarĝi 32 duonremorkojn el tipo *MEGA* (4 m altajn, 13,60 m longajn) aŭ 40-futajn kestojn interŝanĝeblajn. Industriaj produktoj, grupigitaj varoj kaj sekaj nutraĵoj estas la specoj de varoj transportataj de ĉi tiu trajno.

Ĉi tio antaŭfiksas la interkonsenton subskribitan inter *Mercitalia Intermodal*, (*Grupo FS Italiane*), kaj *Space Logistic* de *Salgareda (TV)* faka kompanio pri organizado kaj ekzekuto de multmodala transporto.

La kunlaboro inter la du kompanioj permesos plibonigi la servojn sur la itala segmento de la Eŭropa Mediterana Koridoro TEN-T de Lisbono ĝis Kievo.

La vagonoj de lasta generacio estas ekipitaj kun noviga elektronika sistemo por realtempa kontrolado de la funkciadmaniero de la vagonoj mem, kiu certigas ĉu la perfektan funkciadon de la trajno, ĉu la gravajn plibonigojn rilate al operacia efikeco, klienta servo kaj ekspluatadsekureco.

La nova servo *Cervignano del Friuli-Torino Orbassano* ebligos malplipezigi la ŝoseojn de ĉirkaŭ 12.000 kamionoj ĉiujare kaj ŝpari pli ol 80% de emisioj de karbona dioksido en la atmosferon por ĉiu ŝarĝo transportata kompare kun la solvo "ĉio sur strate".

La translokigo de vartrafiko de ŝoseo al fervojo estas fakte unu el la strategiaj celoj de la Industria Plano 2019-2023 de la Grupo *FS Italiane*.

Mercitalia Intermodal, la plej granda kombinita transporta kompanio en Italio kaj la tria plej granda en Eŭropo, promovas, organizas kaj komercigas neakompanatajn kombinitajn transportajn servojn en Italio kaj eksterlande. □ *(Trad. ViTo)*

Polo Mercitalia: nuovo servizio trasporto merci fra interporti *Cervignano* e *Torino Orbassano*

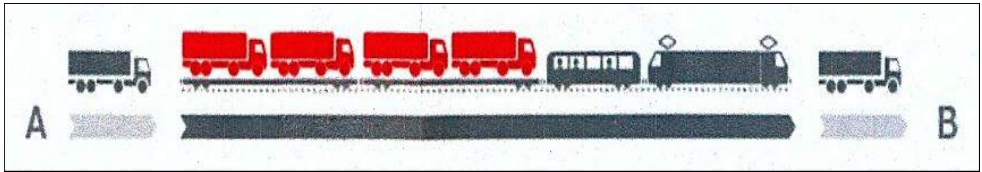
Grazie a un accordo fra *Mercitalia Intermodal* e *Space Logistic* un nuovo servizio di trasporto merci combinato non accompagnato è operativo, da lunedì 13.01.2020, fra l'Interporto di Cervignano del Friuli (Udine) e l'Interporto di Torino Orbassano.

Nella fase iniziale sono previsti 6 treni alla settimana: lunedì, mercoledì e venerdì dall'Interporto di Cervignano del Friuli a Torino Orbassano; martedì, giovedì e sabato in senso opposto.

I treni (capacità di trasporto 1.600 tonnellate, lunghezza 550 metri) sono composti da 16 carri doppi di ultima generazione che consentono di caricare 32 semirimorchi MEGA (altezza 4 metri, lunghezza 13,60 metri) o casse mobili da 40 piedi.
Prodotti industriali, *groupage* e alimentare secco le tipologie di merci trasportate su questo treno.
Questo prevede l'accordo siglato fra *Mercitalia Intermodal*, (*Gruppo FS Italiane*), e *Space Logistic* di Salgareda (TV) specializzata nella organizzazione e nell'esecuzione di trasporti multimodali.
La collaborazione fra le società permetterà di potenziare i servizi sul segmento italiano del Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo da Lisbona a Kiev.
I carri di ultima generazione sono dotati di un innovativo sistema elettronico per il monitoraggio in tempo reale delle prestazioni dei carri che assicura sia il perfetto funzionamento del treno sia significativi miglioramenti in termini di efficienza operativa, servizio al cliente e sicurezza di esercizio.
Il nuovo servizio Cervignano del Friuli-Torino Orbassano consentirà di alleggerire, ogni anno le strade, di circa 12 mila camion e di risparmiare oltre l'80% delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera per ogni carico trasportato rispetto alla soluzione "tutto strada".
Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia è infatti uno degli obiettivi strategici del Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane.
Mercitalia Intermodal, il maggior operatore di trasporto combinato in Italia e il terzo in Europa, promuove, organizza e commercializza servizi di trasporto combinato non accompagnato in Italia e all'estero. □ *(Mercitalia informa)*

Surtraka Ŝoseo (RoLa)

La Surtraka Ŝoseo antaŭfiksas la transporton de la tuta kamiono (remorko + traktoro) sur specialaj fervojaj vagonoj.
En la transporta sektoro, "Surtraka Ŝoseo", ankaŭ nomata "Fervoja Ŝoseo" (la esprimo "RoLa" estas akronimo de la germana termino *Rollende Landstraße*) estas formo de kombinita transporto, kiu kuntrenas transporton de veturilaj kompleksoj sur vartrajnoj.
Diference de la intermodala transporto, en kiu oni transportas nur kontenerojn aŭ eble duonremorkojn, la Surtraka Ŝoseo antaŭfiksas la transporton de la tuta veturila komplekso (nome la traktoro ŝosea inkluzivita).
Ĝi estas do reĝimo de transporto, kiu ne vere ekskludas la ŝosean transporton, kaj ankaŭ estas pli multekosta pro la malfavora rilato inter la suma pezo transportata kaj la utila pezo de la varoj.
Specialaj fervojaj vagonoj estas uzataj per unu-bloka drezino ekipita per radoj de malgranda diametro kaj kiuj ĝenerale povas provizi traireblan spurvojon laŭ la tuta longo de la trajno dum la fazo de ŝarĝo kaj malŝarĝo.
Aliaj specoj de vagono (*modalohr*) ne



RoLa = Surtraka ŝoseo = Autostrada viaggiante

provizas kontinuan spurvojon sed flankan rotacion de la drezino de ĉiu vagono por permesi aliron al la kamiono.
Sur-trajne de Surtraka Ŝoseo, kamionistoj estas loĝigataj en vagono kun sidlokoj aŭ litoj.
En ambaŭ finstacioj de la fervoja kunligo estas konstruitaj specialaj stacioj intermodalaj, kiuj permesas ŝarĝon kaj malŝarĝon de kamionoj en/el la trajno.
La avantaĝoj de RoLa estas:
- redukto de brula konsumo;
- ŝparado pri paspagoj;
- neniu tempoperdo pro vicoj kaj trafikŝtopigoj;
- ŝparado pri plenumataj kilometroj;
- eblo respekti la ripozajn periodojn difinitajn per leĝo por kamionistoj;
- neniuj limigoj, kiel malpermeso de nokta aŭ semajnfina trafiko por la komenca kaj fina vojaĝo.
- ekokongrueco, transporta sekureco kaj komforto.

Aŭstrio

En Aŭstrio estas Surtrakaj Ŝoseoj kiuj el Bavario tra Tirolo iras al Italio aŭ eĉ al Orienta Eŭropo.
Tradicie Aŭstrio estas transira lando kaj tial dank'al la ideo pri la Surtrakaj Ŝoseoj oni forigas la kostojn de la kamiona transporto, krome malpli da poluado pro trafiko.
En 1999, la *Österreichische Bundesbahnen* (ÖBB) permesis la transiron de 254.000 kamionoj, kio egalas al 8,5 milionoj da tunoj de varoj.
En Aŭstrio, la Surtrakaj Ŝoseoj estas administrataj de *Ökombi GmbH*, fako de *Rail Cargo Austria*, siavice fafo de ÖBB.
Estas Surtraka Ŝoseo inter Salzburgo kaj la haveno de Triesto, kie kamionoj alvenas per pramŝipoj el Turkio.
En ĉi tiuj kazoj, ŝoforoj alvenas per aviadilo el la Ljubljana *Jože Pučnik*-flughaveno, por daŭrigi la stiradon de la kamionoj.

Francio

Du Surtrakaj Ŝoseoj funkcias nuntempe en Francio, kaj ambaŭ uzante la francan *Modalohr*-teknologion: la 175 km de la *Alpa Fervoja Aŭtovojo* (*AFA*), kiu kunligas la departementon Savojo al Torino, tra la fervoja tunelo *Frejus*, posedata kaj kune administrata de *SNCF* kaj *Trenitalia*, kaj la 1.050 km de *Lorry-Rail SA* kiuj kunligas *Bettembourg (Luksemburgio)* al *Perpignan (Francio)* funkciigataj de *SNCF*.



Lorry-Rail transportas nur remorkojn de kamionoj, dum *AFA* transportas remorkojn akompanatajn aŭ ne akompanataj de traktoroj.
Ekde junio 2012 la du kunligoj estis administritaj sub la marko “*VIIA*”, branĉo de *SNCF Geodis*.

Svislando

En Svislando Surtrakaj Ŝoseoj trans Alpoj ekzistas por ambaŭa fervojoj de *Gotthard* kaj de *Lötschberg* tra la tunelo *Simplon*.
Ili estas administrataj de *Hupac AG*, kun sidejo en *Chiasso*, kaj la sekcio *Novara - Freiburg* en *Breisgau* estas administrata de *RAlpin AG* kun sidejo en *Olten*.

Italio

En Italio estas pluraj Surtrakaj Ŝoseoj, tiuj jam priskribitaj supre, rilate al kunligoj kun la najbaraj ŝtatoj Aŭstrio, Svislando kaj Francio.
Trenitalia kaj *Trasposervizi* (konsorcio pri transporto) subskribis interkonsenton inter Italio, Aŭstrio kaj Germanio por nova Surtraka Ŝoseo kiu kunligos la trafikhavenon de *Roncafort* (norde de Trento) kun tiu de *Regensburg* (norde de Munkeno), antaŭe administrita de la aŭstria funkciiginto *ÖKOMBI*.
Mallonga sekcio de la Surtraka Ŝoseo estas ankaŭ disponebla ekde novembro 2015 inter la haveno de *Triesto* kaj la trafikhaveno de *Trieste Fernetti*. □

El Vikipedio

Autostrada viaggiante (RoLa)

L’autostrada viaggiante prevede il trasporto dell’intero camion (rimorchio + motrice) su carri ferroviari appositi.
Nel settore dei trasporti, un’autostrada viaggiante o anche denominata autostrada ferroviaria (è diffuso anche il termine "RoLa" acronimo del termine tedesco *Rollende Landstraße*) è una forma di trasporto combinato che coinvolge il trasporto di complessi veicolari su treni merci.
A differenza del trasporto intermodale, in cui vengono trasportati solo i container o eventualmente i semirimorchi, l’autostrada viaggiante prevede il trasporto dell’intero complesso veicolare (cioè trattore stradale incluso).
Si tratta quindi di una modalità di trasporto che non prescinde veramente dal trasporto su gomma, e risulta anche maggiormente dispendiosa per via dello sfavorevole rapporto fra peso totale trasportato e peso utile delle merci.
Sono utilizzati speciali carri ferroviari con un pianale monoblocco dotato di ruote di piccolo diametro e che in genere possono fornire una pista transitabile lungo l’intera lunghezza del treno durante le fasi di carico e scarico.
Altre tipologie di carro (*modalohr*) non prevedono una pista continua ma la rotazione laterale del pianale di ciascun carro per far accedere il camion.
A bordo di un’autostrada viaggiante, gli autisti dei camion sono alloggiati in una vettura con sedili o letti.
Ad entrambe le estremità del collegamento ferroviario sono costruiti appositi terminali che consentono il carico



e lo scarico dei camion dal treno.

I vantaggi della Rola:

- riduzione dei consumi di carburante;
- risparmio sui pedaggi;
- nessuna perdita di tempo a causa di code e ingorghi stradali;
- risparmio sui chilometri operativi;
- rispetto dei periodi di riposo previsti dalla legge per gli autisti dei camion;
- nessuna limitazione, come il divieto di circolazione notturno o nei fine settimana per il tragitto iniziale e finale;
- eco-compatibilità, sicurezza del trasporto e convenienza.

Austria

In Austria, esistono autostrade viaggianti che dalla Baviera attraversano il Tirolo per scendere in Italia e/o verso l'Europa orientale.

L'Austria è un paese di transito e quindi grazie all'idea delle autostrade viaggianti si vanno ad eliminare i costi del trasporto su gomma, ovvero un inferiore inquinamento dovuto al traffico.

Nel 1999, le *Österreichische Bundesbahnen* (ÖBB) hanno fatto transitare 254.000 camion, che equivalgono a 8,5 milioni di tonnellate di merci.

In Austria le autostrade viaggianti sono gestite da *Ökombi GmbH*, una divisione della *Rail Cargo Austria*, la divisione cargo di ÖBB. Vi è un'autostrada viaggiante tra Salisburgo e il porto di Trieste, dove arrivano i camion sui traghetti provenienti dalla Turchia.

In questi casi, gli autisti arrivano in aereo dall'aeroporto di Lubiana *Jože Pučnik*, per continuare a guidare i camion.

Francia

Due autostrade viaggianti sono attualmente in funzione in Francia, entrambe utilizzano la tecnologia francese

Modalohr: i 175 km dell'autostrada ferroviaria alpina (AFA) che collegano il dipartimento della Savoia a Torino, attraverso il traforo ferroviario del Frejus, di proprietà e gestito congiuntamente da SNCF e Trenitalia, e i 1050 km della Lorry-Rail S.A. che collegano Bettembourg (Lussemburgo) a Perpignano (Francia) operati dalla SNCF.
La Lorry-Rail trasporta solamente i rimorchi dei camion, mentre l'AFA trasporta i rimorchi, accompagnati o no dalle motrici. Da giugno 2012 i due collegamenti sono gestiti sotto il marchio VIIA da parte di SNCF Geodis.

Svizzera

In Svizzera le autostrade viaggianti attraverso le Alpi esistono sia per la ferrovia del Gottardo che per la ferrovia del Lötschberg attraverso il Sempione.
Esse sono gestite dalla *Hupac AG*, con sede a Chiasso, e per la tratta Novara - Friburgo in Brisgovia viene gestita dalla *RAlpin AG* con sede a Olten.

Italia

In Italia si trovano diverse autostrade viaggianti, ovvero quelle descritte precedentemente per quanto riguarda i collegamenti con gli stati confinanti Austria, Svizzera e Francia.
Trenitalia e Trasposervizi hanno siglato un accordo tra Italia, Austria e Germania per una nuova autostrada viaggiante che collega l'interporto di Roncafort (a nord di Trento) con quello di Ratisbona (a nord di Monaco di Baviera), precedentemente gestito dall'operatore austriaco *Okombi*.
Una breve tratta di Autostrada viaggiante è anche disponibile dal novembre 2015 fra il Porto di Trieste e Interporto di Trieste *Fernetti*. □

(Da Wikipedia)

Aŭstrio: la kresko de la kapacito de RoLa-trajnoj komenciĝis sukcese

Komence de 2020, ekvalidis en Tirolo la vasta malpermeso pri sektora transiro.
Sekve, la sola ebla alternativo, por la transirantaj kamionoj tuŝitaj de la malpermeso de veturado sur la itinero trans la Brenner-limo, estas la fervojo. Kiel fidinda partnero, ÖBB metis la fundamentojn por ĉi tiu fervoja transportado.
Ekde la jarkomenco, *Rail Cargo Group* iom post iom pliigis la kapablon de la "Surtraka Ŝoseo" (RoLa) por garantii surretan movadon de pli granda kamionnombro, tiel signife malpezigi la loĝantaron tuŝitan de la transporto de pezaj veturiloj.
La mallongaj tempoj de ŝarĝado kaj malŝarĝado de RoLa-trajnoj permesas rapidajn trajnajn ŝanĝojn kaj trafikon je altafrekvenco, kio signifas, ke multaj kamionoj povas esti ŝarĝataj sur la trajnon por trairi Tirolon tutekologie.
Ĉi tio ankaŭ estas avantaĝo por transportaj kompanioj, kiuj povas rapide transigi siajn kamionojn per fervojo sen devi aĉeti aldonan ekipaĵon kaj sekve doni gravan kontribuon al la protekto de tirola loĝantaro kaj medio.
Krom la rilato *Wörgl-Brennersee*, la kunligo *Wörgl-Trento* estas je dispono al transportaj kompanioj po ĉirkaŭ 46

trajnoj ĉiutage sur la akso de Brenero.
La pliiĝo de la oferto estos administrata, kiel antaŭvidite, ankaŭ en la densa fervoja trafiko sur la fervoja sekcio de la Malalta Valo de Inn-rivero kaj Brenero tiel kreante alternativon al la aŭtoŝoseo.
Ekde la komenco de la jaro la kapacito de RoLa-trajnoj sur la sekcio *Brenner-Wörgl* signife kreskis. ÖBB kaj la ŝtato baldaŭ prezentos unuan signifan intertempan raporton.
Oni jam adoptis anticipajn preskribojn, kaj en strikta kunlaboro kun la provinco de Tirolo por povi administri la kreskon de postulo de RoLa-trajnoj.
La bona prepara laboro farita en la antaŭa jaro donas fruktojn. Ili kapablas oferti al klientoj altkvalitajn servojn, de rezervado kaj administrado ĉe la finstacio, al trajnvojaĝado kaj provizon de ŝoforoj.
Ĉiutage, ĉirkaŭ 200 dungitoj laboras por administri RoLa-trajnojn, kiuj pezas ĉirkaŭ 1.300 tunojn po unu. Plue, RoLa-prezoj sur la akso de Brenero ne pliiĝos dum la unuaj tri monatoj de la jaro. Tio signifas, ke transportaj kompanioj tuŝitaj de la sektora trafika malpermeso havos simplan kaj allogan alternativon al ŝosea transporto.
Fine, la kapacitoj sur la akso de Brenero estos duobligotaj. Tiamaniere oni povos sorbi la planitan translokigon de kamiona trafiko per fervojo kaj transporti ĝin tra Tirolo respektante la medion.
Tirolo-provinco estas kontenta pri ĉi tiu pozitiva evoluo: sume, kiam ĝi estos plene sukcesinta veturiĝos RoLa-trajno je ĉiu horo sur la akso Brenero.
Se la disponeblaj kapabloj estus plene ekspluatataj, tio signifus ĉirkaŭ malpli da 1.000 kamionoj ĉiutage sur la ŝoseo.
La Federacia Ŝtato de Tirolo kaj ÖBB tiel kontribuas grave malpezigi la loĝantaron en la transira areo. Krome grava kontribuo estos donota al la protekto de la medio kaj de la landa klimato.
Testadoj sukcese faritaj en pasintaj printempo kaj aŭtuno montris ke ĉi tiu trajnprogramo estas farebla sur la linio sen kaŭzi problemojn. Ĉiuj RoLa-vagonoj kun malaltaj drezinoj jam ekipiĝas per diskaj bremsoj kaj tiel estas senbruaj.
Du trionoj de la restanta floto de varvagonoj de *Rail Cargo Group* jam konsistas el silentaj vagonoj kaj fine de la jaro 2021 pli ol 90% el ili cirkulos per uzado de senbruaj glitŝubremsoj. Alia grava ŝanĝo por Tirolo estos la nomataj "pli kvietaj itineroj", kiuj estos enkondukotaj tra la tuta EU ekde 2024. De 2024, ĉiuj varvagonoj veturantaj sur ĉi tiuj linioj devos esti "senbruaj".
En Tirolo, la fervoja linio *Kufstein-Brenner* fariĝos "Silenta Strato"; fakte jam estas malpermeso de cirkulado de "bruaj" varvagonoj. Tiuj oportunaj elektoj kondukos al duoniĝo de la brua nivelo perceptita pro vartrafiko. □

(2020.02.04 ferrovie.info) (Trad. ViTo)

Austria: l'aumento delle capacità dei treni RoLa è iniziato riscuotendo successo

All'inizio del 2020 è entrato in vigore in Tirolo l'ampio divieto di transito settoriale. Di conseguenza, l'unica alternativa possibile, per i camion di transito interessati dal divieto di circolazione sul percorso attraverso il Brennero, sarà la ferrovia. In qualità di partner affidabile, ÖBB ha posto le premesse per questo trasferimento su rotaia.
Dall'inizio dell'anno, *Rail Cargo Group*

ha incrementato progressivamente le capacità dell’Autostrada Viaggiante (RoLa) al fine di garantire lo spostamento di un numero significativamente maggiore di camion su rotaia, contribuendo così in modo significativo ad alleviare la popolazione colpita dal transito dei mezzi pesanti.
I brevi tempi di carico e scarico dei treni RoLa consentono di effettuare rapidi cambi di treno e un traffico ad alta frequenza, il che significa che molti camion possono essere caricati sul treno e attraversare il Tirolo nel rispetto ambientale. Un vantaggio anche per le aziende di trasporto, che possono trasferire rapidamente i loro camion su rotaia senza dover acquistare ulteriori attrezzature e quindi dare un importante contributo alla tutela della popolazione tirolese e dell'ambiente.
Oltre al collegamento Wörgl-Brennersee, il collegamento Wörgl-Trento è a disposizione delle aziende di trasporto per un totale di 46 treni al giorno sull’asse del Brennero.
L'aumento dell'offerta verrà inoltre gestito come previsto anche nel denso traffico ferroviario sulla tratta della Bassa Valle dell'Inn e del Brennero creando così un’alternativa all’autostrada.
Dall’inizio dell’anno la capacità dei treni RoLa sulla tratta Brennero-Wörgl è aumentata notevolmente. ÖBB e lo Stato presenteranno a breve un primo bilancio intermedio molto significativo.
Sono stati già presi provvedimenti in anticipo e in stretta collaborazione con la provincia del Tirolo per essere in grado di gestire un aumento della domanda di RoLa.
Il buon lavoro di preparazione svolto nell’anno precedente sta dando i suoi frutti. Essi sono in grado di offrire ai clienti una qualità elevata, dalla prenotazione e gestione al terminal, al viaggio in treno e alla fornitura dei conducenti.
Ogni giorno, circa 200 dipendenti sono in servizio per gestire i treni RoLa del peso di circa 1.300 tonnellate l’uno. Inoltre, i prezzi RoLa sull’asse del Brennero non lieviteranno nel primo trimestre dell’anno. Ciò significa che le aziende di trasporto interessate dal divieto di circolazione settoriale avranno un’alternativa semplice e attraente al trasporto su strada.
Infine, le capacità sull’asse del Brennero saranno raddoppiate. In questo modo si sarà in grado di assorbire il previsto trasferimento del traffico di autocarri su rotaia e di trasportarlo attraverso il Tirolo nel rispetto dell’ambiente.
La provincia del Tirolo è soddisfatta di questo sviluppo positivo: In totale, quando sarà completamente ampliata, si potrà realizzare un treno RoLa all’ora sull’asse del Brennero. Se le capacità disponibili venissero sfruttate appieno ciò significherebbe circa 1.000 camion in meno al giorno in autostrada.
Lo Stato federale del Tirolo e ÖBB contribuiscono così in modo significativo a favorire la popolazione dell’area di transito. Inoltre, un importante contributo andrà alla protezione dell’ambiente e del clima del paese.
I test effettuati con successo nella primavera e nell’autunno scorso hanno dimostrato che questo programma di treni si può svolgere sulla linea senza causare alcun problema. Tutti i vagoni a pianale ribassato RoLa sono già dotati di freni a disco e sono quindi silenziosi.
I due terzi della restante flotta di carri merci di Rail Cargo Group sono già costituiti da vagoni silenziosi ed entro la fine del 2021 oltre il 90% di essi circo-

lerà con l'utilizzo di pastiglie dei freni silenziose.
Un altro importante cambiamento per il Tirolo sarà rappresentato dai cosiddetti "Percorsi più silenziosi", che saranno introdotti in tutta l'UE a partire dal 2024. Da allora tutti i vagoni merci che circoleranno su queste tratte dovranno essere "silenziosi".
In Tirolo la linea ferroviaria Kufstein-Brenner diventerà una cosiddetta "Strada silenziosa", dove è già in atto il divieto di circolazione dei carri merci "rumorosi".
Quelle scelte opportune porteranno ad un dimezzamento del livello di rumore percepito nel traffico merci. □

(2020.02.04 da ferrovie.info)

Fervojoj, mini-monpuno da 1000 € fare de Kontraŭtrusto: misuzo de reganta pozicio

Verdikto, 63-paĝa, konstatas misuzon de domina pozicio fare de *Ferrovie dello Stato*, ĝia filio *Rete Ferroviaria Italiana* (kiu administras la trakojn) kaj ĝia alia filio *Trenitalia* (kiu anstataŭe vendas la transportan servon).
Tamen, post enketo, kiu daŭris ne malpli ol 14 monatojn, la *Antitrusta Aŭtoritato*, la garantianto de konkurado, decidas vere simbolan monpunon: temas pri 1000 eŭroj.
La tri kompanioj kulpaj pri la misuzo (*Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana* kaj *Trenitalia*) povos pagi ĝin "kune".
Tio signifas po 333 €: unu kafo tage dum jaro.
En marto 2018, la kompanio "*Arriva Italia Rail*", kiu posedas 5% de la fervoja transporto en nia lando, posedata de la germana grupo *Deutsche Bahn*, prezentis plendon al la Kontraŭtrusto.
En la plendo, "*Arriva Italia Rail*" raportas rezolucion de la Venetia Regiono, kiu, en januaro 2018, asignas la administradon de regiona kaj loka pasaĝera transporto al Trenitalia.
Rekta tasko sen konkurenco (el kiu ne estas nur tri ligoj: *Adria-Mestre*, *Rovigo-Chioggia* kaj *Rovigo-Verona*). Tre longa tasko, kiu daŭros 15 jarojn (de 2018 ĝis 2032).
"Arriva Italia Rail" asertas, ke Trenitalia ricevas regionan kaj lokan transporton en Venetio, ĉar ĝi povis oferti ion kontraŭ la Regiono. Rete Ferroviaria Italiana, frata kompanio de Trenitalia, ambaŭ posedataj de FS, entreprenis fari gravajn verkojn, montpiedaj linioj kaj en la regiono de *Belluno*. (elp. Beluno) Temas pri liniaj elektraj verkoj.
Nun, "Arriva Italia Rail" klarigas, ke naciaj kaj eŭropaj reguloj malpermesas kompanion, kiu administras la relojn, kaj cetere ekskluzive (kiel RFI) helpi kompanion, kiu ofertas la servon kiel Trenitalia, precipe kiam la posedanto de du kompanioj samas.
La kontraŭtrusta analizo estas zorgema kaj dume emfazas, ke la Komunuma Reglamento de 2007 ne malpermesas la rektan atribuadon de servo.
Kaj ĝi antaŭvidas, ke ĉi tiu tasko povas daŭri longan tempon, ĝis 15 jarojn, se la asignito de la servo (Trenitalia, en la specifa kazo) alportas "signifajn aktiva-

ĵojn" kaj gravajn investojn kiel doto.
Ĉu ĉiuj regulaj do? La kontraŭtrusta, vere, ankaŭ vidas gravajn kritikajn aferojn en la venecia situacio.
Precipe ĝi certigas, ke:

- Trenitalia kaj Rete Ferroviaria Italiana vere ludis kiel teamo;
- kontinuaj kunvenoj kaj retpoŝtaj interŝanĝoj inter administrantoj de la du kompanioj ebligis disvolvi komunan strategion;
- la kompanio Ferrovie dello Stato plenumis gvidan agadon al Trenitalia kaj la Itala Fervoja Reto en Venetio;
- Ankaŭ Ferrovie dello Stato respondecas, ĝuste pro sia agado "direkti kaj administri".

La afero do estas ĉi tio. Efektive, la konkuranto "Arriva Italia Rail" estas damaĝita kaj estas ekskludita de la venecia ludo ĉar FS povas fidi pozicion de forto kaj privilegio.
Ĝiaj kompanioj, Trenitalia kaj RFI, unu administras la servon kaj la alia la reton; kaj ĝuste tial ili misuzis sian dominan pozicion tranĉante "Arriva Italia Rail" el la riĉa loka kaj regiona transporta merkato en Venetio.
FS daŭrigas sian ekspansion en Unuiĝinta Reĝlando: kun FirstGroup ĝi gajnas la oferton por la Angla Okcidenta Marbordo.
Je la fino de ĉi tiu longa enketo de la kontraŭtrusta, vi atendus tamen fortan sankcion kontraŭ la tri italaj kompanioj. La sankcio, ja ĝi venas, sed ĝi estas malpeza kiel plumo: nur 1000 eŭroj.
Por la tri kompanioj venas ankaŭ patreca invito "sindeteni en la estonteco partopreni en la pridisputata konduto".
La Kontraŭtrusta pravigas sian indulgon fine de sia regado.
La tri kompanioj, ĝi klarigas, tamen garantios "infrastrukturan plibonigon de la reto laŭ teknologia novigo". Ĉi tio ŝuldiĝas al la elektrizo de la linioj atendataj de jaroj.
Plibonigo, kiu restarigos, interalie, rektajn konektojn de *Belluno* al Padovo kaj Venecio; kaj tio plibonigos la areon de *Belluno* ankaŭ konsiderante la Mondajn Ĉampionecojn pri Alpa Skiado 2021, en Kortino. □

(Trad. RoBo - el La Repubblica - 23.08.2019)

Ferrovie, mini-multa dall'Antitrust di 1000 €: abuso di posizione dominante

Una sentenza di 63 pagine, che accerta un abuso di posizione dominante ad opera di *Ferrovie dello Stato*, della sua società controllata *Rete Ferroviaria Italiana* (che gestisce i binari) e dell'altra sua controllata *Trenitalia* (che vende invece il servizio di trasporto).
Eppure, dopo un'indagine durata ben 14 mesi, l'*Autorità Antitrust* - garante della concorrenza - decide una multa davvero simbolica: parliamo di 1000 €.
Le tre società colpevoli dell'abuso (Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia) potranno pagarla "in solido". Il che vuol dire 333 € a testa: un caffè al giorno per un anno.
A marzo del 2018, la società "*Arriva Italia Rail*", che ha in mano il 5% del trasporto ferroviario del nostro Paese, proprietà del gruppo tedesco *Deutsche Bahn*, presenta un esposto all'Antitrust.
Nell'esposto, "Arriva Italia Rail" segna-

la una delibera della Regione Veneto che, a gennaio 2018 assegna a Trenitalia la gestione del trasporto passeggeri regionale e locale. Una assegnazione diretta e senza gara (da cui sono escluse solo tre collegamenti: Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona). Una assegnazione molto lunga che durerà ben 15 anni (dal 2018 al 2032).
"Arriva Italia Rail" sostiene che Trenitalia si aggiudica il trasporto regionale e locale in Veneto perché ha potuto offrire qualcosa in cambio alla Regione.
RFI, società consorella di Trenitalia, entrambe di proprietà FS, si è impegnata a fare degli importanti lavori, soprattutto lungo le linee pedemontane e nel bellunese. Si tratta di lavori di elettrificazione delle linee.
Ora, "Arriva Italia Rail" spiega che le regole nazionali ed europee vietano a una società che gestisce i binari e peraltro in via esclusiva (come RFI) di aiutare una società che offre il servizio come è Trenitalia, soprattutto quando la proprietà delle due società è la stessa.
L'analisi dell'Antitrust è attenta e sottolinea che il Regolamento comunitario 2007 non proibisce l'assegnazione diretta di un servizio e che possa durare a lungo, fino a 15 anni, nel caso l'assegnatario del servizio (cioè Trenitalia) porti in dote "beni di entità significativa" e investimenti importanti.
Tutto regolare, dunque? L'Antitrust, in verità, vede anche delle criticità importanti nella situazione veneta.
In particolare, accerta che:
- Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana hanno fatto davvero gioco di squadra;
- continue riunioni e scambi di e-mail tra dirigenti delle due aziende hanno permesso di mettere a punto una strategia comune;
- la casa madre FS ha svolto un'attività di guida verso Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana in Veneto;
- anche Ferrovie dello Stato è responsabile, proprio in ragione di questa sua attività di "indirizzo e gestione".

Effettivamente il concorrente "Arriva Italia Rail" viene danneggiato e risulta escluso dalla partita veneta perché FS può contare su una posizione di forza e privilegio. Le sue società, Trenitalia e RFI, gestiscono una il servizio e l'altra la rete; e proprio per questo hanno abusato della loro posizione dominante tagliando fuori "Arriva Italia Rail" dal ricco mercato del trasporto locale e regionale, in Veneto.
FS continua l'espansione nel Regno Unito: con FirstGroup vince la gara per la West Coast inglese.
Alla fine di questa lunga istruttoria dell'Antitrust, ti aspetteresti una sanzione comunque energica nei confronti delle tre società italiane.
La sanzione, quella arriva, ma è lieve come una piuma: solo 1000 €.
Per le tre società arriva anche l'invito, paterno, ad "astenersi in futuro dal porre in essere le condotte contestate".
L'Antitrust motiva la sua indulgenza alla fine della sua pronuncia.
Le tre aziende, spiega, comunque garantiranno un "miglioramento infrastrutturale della rete in termini di innovazione tecnologica".
Questo, per effetto della elettrificazione delle linee attesa da anni.
Miglioramento che restituirà, tra le altre cose, collegamenti diretti da Belluno a Padova e Venezia; e che valorizzerà il Bellunese anche in vista dei Campionati mondiali di sci alpino del 2021, a Cortina. □

(Aldo Fontanarosa)

Laboroj ĉe la 1-a trotuaro de la stacio en Cesena

Komenciĝis laboroj por levi la trotuaron servantan al la unua kajo de la stacidomo Cesena *[elp. Ĉezena]*.
Ĉi tiu interveno finigos la laborojn de la konstruejo, kiu okupas la areon dum 4 jaroj.
En 2017, la trotuaro servanta la 2-an kaj 3-an trakojn estis pligrandigita kaj levita (ĝis la eŭropa nivelo de 55 centimetroj super la fervoja nivelo), por certigi pli facilajn malsuprenirojn kaj suprenirojn de la trajnoj, kaj la lumigado estis refarita per lumoj tipo Led (lumdiodo).
Nun, kiam la verkoj estas sur la 1-a kajo, la trajnoj forveturantaj al *Bologna* estis translokataj al la kajo 2-a kaj tiuj direktataj al *Rimini* al la 3-a (krom neantaŭviditaj eventoj).
Inter la fino de 2017 kaj la komenco de 2018, la anstataŭigo de reloj, ŝpaloj kaj signalado, kombinita kun trakaltoj, trakkorektoj kaj novaj subteniloj por elektraj dratoj, permesis la rapidon de la preterpasantaj trajnoj pliiĝi de 140 ĝis je 180 km/h.
Antaŭ la fino de 2019, la maksimuma rapideco inter *Mirandola-Ozzano* kaj *Savignano* (elp. Savinjano) atingas ĝis 200 km/h, ian "malgrandan altrapidon" (la vera TAV havas liniojn kapablajn akcepti trajnojn ĝis rapidoj de 250 kaj eĉ plus de 300 km/h).
Memorindas ankaŭ, kiel dum preskaŭ unu jaro kaj duono la trakoj en Cesena havas novajn tele-indikilojn kun informoj pri ekveturantaj trajnoj, similaj al tiuj, kiuj jam ĉeestas de kelka tempo en la plej gravaj stacioj.
La tuta kosto de la intervenoj de RFI estas proksimume 70 milionoj da eŭroj inter Bologna kaj Rimini (350 milionoj por la tuta Adriatika linio).
Danke al ĉi tiuj, la veturaj tempoj inter Bologna kaj Rimini reduktiĝos, ne mal grave, je 8 minutoj, inter Bologna kaj *Bari* je 45 minutoj, inter Bologna kaj *Lecce* (elp. Leĉe) je 60 minutoj. □

(Trad. RoBo)

Lavori al 1° marciapiede della stazione di Cesena

Sono iniziati i lavori per alzare il marciapiede a servizio del primo binario della stazione di Cesena.
Questo intervento dovrebbe concludere l'attività del cantiere che sta impegnando l'area da ben quattro anni.
Nel 2017 era stato allargato e rialzato (fino alla quota europea di 55 centimetri sul piano del ferro) il marciapiede a servizio del secondo e del terzo binario, per garantire discese e salite più agevoli dai convogli, e rifatta l'illuminazione con corpi illuminanti a Led.
Ora che i lavori interessano il primo binario, i treni in partenza per Bologna sono stati spostati al binario 2 e quelli diretti a Rimini al 3 (salvo imprevisti).
Tra la fine del 2017 e l'inizio del 2018 la sostituzione di rotaie, traversine e segnalamenti, unita a sopraelevazioni di binari, rettifiche del tracciato e nuove mensole per i fili elettrici, ha permesso l'aumento di velocità dei treni in transito da 140 a 180 km/h.

Entro fine 2019 la velocità massima tra Mirandola-Ozzano e Savignano può toccare i 200 chilometri orari, una sorta di “piccola Alta velocità” (le Tav vere e proprie hanno linee in grado di accogliere treni alla velocità di 250 o 300 e passa chilometri orari).
Giova ricordare anche come, da quasi un anno e mezzo, i binari di Cesena dispongono di nuovi tele-indicatori con informazioni sui treni in partenza, simili a quelli già presenti da tempo nelle stazioni più importanti.
Il costo complessivo degli interventi di RFI è pari a circa 70 milioni di € tra Bologna e Rimini (350 milioni per l’intera Adriatica).
Grazie a questi, i tempi di percorrenza tra Bologna e Rimini saranno ridotti di 8 minuti, tra Bologna e Bari di 45 minuti, tra Bologna e Lecce di 60 minuti. □

(Da FS informazioni)

La japana stacio konstruita por memorigi al ni pri la graveco sin halti

En la prefekto-distrikto *Yamaguchi*, en suda Japanio, ekzistas malgranda stacidomo, kiun multaj konsiderus absolute senutila.
Ĝi estas sur fervoja linio, kiu trapasas la preskaŭ senmakulan naturon: ĉe unu flanko la densa vegetaĵaro, aliflanke la rivero. Ne estas vilaĝoj aŭ urboj en la proksimeco, ne estas turismaj lokoj, estas "nenio" krom la naturo.
Ĝi estas neloĝata loko, pro tio ĝi estas la lasta loko por konstrui fervojan stacidomon. Sed la japanoj decidis konstrui unu ĝuste tie, meze de nenie.
Ĝi nomiĝas "*Seiryu Miharashi Eki*" kaj unuavide, ĝi povus eltiri rideton: ĝi ne estas atingebla piede kaj de la kajo vi eĉ ne povas eliri. Ne estas ŝtupoj, ne estas benkoj: vi nur povas stari tie. Malgranda betona rektangulo kiu rigardas la riveron *Nishiki* kaj estas tute ĉirkaŭita de verdaĵo.
Al kio utilas ĉi tiu "senutila" haltejo? Fari ion, kion ni tute ĉesis fari, konsiderante ĝin senutila kaj enuiga agado, tempoperdo: halti nin.

La "senutila" fervoja stacio

Pli ol trajnhaltejo, ĝi estus difinita kiel posteno de observado atingebla nur se vi trafas trajnon. Vi ne povas alveni per aŭto (la sola vojo estas trans la rivero) kaj vi ne povas foriri, piede, do la sola maniero forlasi la stacion post alveno estas atendi la sekvan trajnon.
Ĝi estas stacidomo kiu ne havas iun ajn celon, almenaŭ se ni rezonas laŭ tre cinika maniero. Malfermante viajn horizontojn, vi tamen povas senti la magion de speciala loko kiel ĉi tio, kaj tiuj, kiuj sukce-



sas nuligi la pasintecon kaj la estontecon kaj enmeti sin komplete en la "ĉi tie kaj nun".
Kiu alvenas al la haltejo *"Seiryu Miharashi Eki"*, faras tion nur por halti sin. Ne nur laŭ la fizika senco sed ankaŭ kaj ĉefe el la mensa vidpunkto. Decidi eltrajniĝi en ĉi tiu stacidomo signifas ribeli kontraŭ la frenesaĵo de la ĉiutaga vivo, la infera rutino kaj la ĉiuspeca polucio kiujn ni enirigas en nia menso. Eltrajniĝu, kaj kion vi povos fari? Nenion praktike kaj konkrete.



La beleco halti sin.

Vi povus observi la mondon, tiun pecon de la mondo. Spekti la akvon kiu fluas laŭ la rivero. Ĝui la silenton post la foriro de la trajno. Observi la densan vegetaĵaron. Utiligi vian tempon por pigrumi, aŭ pli bone por "nenion" fari. Trovi internan pacon, trankviliĝi, malstreĉiĝi. Pripensi, se vi ŝatas. Aŭ provi plene vivi "ĉi tie kaj nune": identiĝi en ĉio ĉirkaŭ vi, mergante vin komplete en la nuna momento.
Foje necesas eliri el la hamstra rado, en kiu multaj el ni vivas ĉiutage. Tiu aro de respondecoj kaj kutimoj kiuj kurigas vin, vi kuras, kuras sen movi metron kie ĝi vere gravas: interne, en la mirinda mondo de introspekto, sed ankaŭ ekstere, en la interago kun aliaj homoj, en la realigo de propraj idealoj kaj en la observado de la mirindaĵo de la mondo.
Ĉiuj landoj devus havi stacion kiel ĝi, (kaj eble ili havas senkoncie) kie oni povos eltrajniĝi por fari "nenion" krom aŭskulti sin mem, ĉirkaŭrigardi kaj doni iom da paco al sia menso kaj koro. □

(Trad. ViTo)

La stazione giapponese costruita per ricordarci l'importanza di fermarci

Nella prefettura di *Yamaguchi*, nel sud del Giappone, c'è una piccola stazione ferroviaria che molti riterrebbero assolutamente inutile.
La linea ferroviaria passa in mezzo alla natura quasi incontaminata: da un lato la fitta vegetazione, dall'altro un fiume.
Non ci sono paesi o città nei paraggi, non ci sono attrazioni turistiche, non c'è "niente", a parte la natura.
Il luogo è disabitato, pertanto è l'ultimo posto dove costruire una stazione ferroviaria. E invece i giapponesi hanno deciso di costruirne una proprio lì, in mezzo al nulla.
Si chiama "*Seiryu Miharashi Eki*" e a un primo sguardo, potrebbe strappare un sorriso: non è raggiungibile a piedi e

dalla banchina non si può nemmeno scendere. Non ci sono scale, né panchine: si può solo sostare lì. Un piccolo rettangolo di cemento sul fiume Nishiki completamente immerso nel verde.
A cosa serve questa "inutile" fermata?
A fare ciò che abbiamo completamente smesso di fare, ritenendola un'attività inutile e noiosa, una perdita di tempo: fermarci.

La stazione ferroviaria "inutile"

Più di una stazione ferroviaria, andrebbe definita come un punto di osservazione raggiungibile solo prendendo un treno. Non ci si può arrivare in automobile (l'unica strada è dall'altra parte del fiume) e non ci si può allontanare a piedi, quindi l'unico modo per lasciare la stazione dopo essere scesi è aspettare il treno successivo.
Quindi è una stazione ferroviaria senza scopo, almeno ragionando in modo molto cinico. Aprendo i propri orizzonti, però, si può intuire la magia di un luogo speciale come questo e tutti quelli che riescono ad annullare il passato e il futuro per inserirti completamente nel "qui e ora".
Chi scende alla fermata di "Seiryu Miharashi Eki" lo fa per fermarsi. Non solo fisicamente, ma soprattutto mentalmente. Scendere lì vuol dire ribellarsi alla frenetica vita di tutti i giorni, alla routine infernale e a tutto l'inquinamento di ogni tipo che facciamo entrare nella nostra mente. Scendi, e cosa fai? Niente di pratico e concreto.

La bellezza di fermarsi

Ti limiti a osservare il mondo, quel pezzo di mondo. Guardi l'acqua che scorre lungo il fiume. Ti godi il silenzio dopo che il treno è ripartito. Osservi la fitta vegetazione. Ti prendi del tempo per oziare, ovvero per non fare "niente". Ritrovi la pace interiore, ti calmi, ti rilassi. Rifletti, se ti va. Oppure provi a vivere a pieno nel qui e ora: senti tutto ciò che hai intorno, immergendoti completamente nel momento presente.
A volte è necessario scendere dalla ruota del criceto in cui molti di noi vivono ogni giorno.



Quell'insieme di responsabilità e abitudini che ti fanno correre, correre e correre senza muoverti di un metro dove conta davvero: dentro, nel mondo meraviglioso della introspezione, ma anche fuori, nella interazione con altri esseri umani, nella concretizzazione dei propri ideali e nella osservazione della meraviglia del mondo.
Tutte le nazioni dovrebbero avere una stazione come questa, dove scendere per "non fare niente" se non ascoltarsi, guardarsi intorno e dare un po' di pace alla propria mente e al proprio cuore. □

(Gianluca Gotto)

Nia formorto

Se ni daŭre neglektos la vivmediojn de bestoj, ĉi-foje ni homoj multe pagos.

Miliono da vivantaj specioj estas en risko de estingo (laŭ la raporto de *UN Ipbes* publikigita en majo 2019), sed neniu el la *sapiens* ŝajnas maltrankviliĝi pro tio.
Tamen la sekva amasa formorto, la sesa, riskas esti ankaŭ tragike nia.
Sed ĉi tiu temo forestas de iu ajn debato kaj kultura horizonto: neniu timo pri formorto, dum ni erozias resursojn, la ĝeneralan sanon de la homaro kaj la fundamentojn mem de la ekonomio.

La formorto de specioj hodiaŭ estas dekoj aŭ centoj da fojoj pli alta ol averaĝe dum la pasintaj dek milionoj da jaroj.
37% de pingloarboj estas en risko de formorto, same kiel 25% de mamuloj, 39% de maraj mamuloj, 41% de amfibioj, 19% de reptilioj, 13% de birdoj, 7% de fiŝoj, 27% de krustacoj kaj 10% de insektoj.
Temas pri timigaj procentoj, alarmaj nombroj, kiuj tamen ne kondukas al signifaj agoj, en la iluzio, ke aliaj specioj ne utilas al la homoj, kiuj aliflanke postvivas nur danke al ili.

La renversiĝo de naturaj vivlokoj, ĉasado, fiŝkaptadoj kaj la troa depreno de resursoj, klimata ŝanĝo kaŭzas krizon en biodiverseco kapabla renversi la ekvilibron de la surteraj ekosistemoj.
Krizo, kiu komenciĝis antaŭ ĉirkaŭ 10 mil jaroj kun agrikulturo, sed kiu spertis timigan akcelon en la lastaj jarcentoj, precipe pro la troa demografia premo de la *sapiens*.

Kiam la moderna homo aperis sur la sceno, li kaŭzis rapidajn formortojn de aliaj vivuloj, precipe de grandaj mamuloj kaj birdoj.
Iam, ekzemple, pingven-similaj birdoj troviĝis ankaŭ ĉe la norda poluso: la *Alca impennis* pluvivis tre bone antaŭ ol renkonti la maristojn, kiuj velis Atlantikon, interesataj manĝi ĝin kaj repreni ĝian altvaloran plumon.
Ĝi estis buĉita kaj fine formortis en 1844.
Raphus cucullatus (pli bone konata kiel *dodo*) estis specio de granda terkolombo, kiu pace vagadis sur la insulo Maŭricio antaŭ esti mortbatita de la eŭropanoj en malpli ol cent jaroj post ilia alveno: la lasta specimeno estis vidita en 1662.

Sapiens moviĝas sur la Teron, forĵetante ekosistemojn: neniu alia specio kondutas tiel.
Ŝanĝoj sur la planedo estas la regulo, sed tie, kie la homoj pasas, vivlokoj detruiĝas kaj tio superas la darvinan konkurencon pri ekologiaj niĉoj, kiuj fakte, kiam temas pri aliaj vivuloj, daŭre restas sufiĉe sendifektaj.

Kie la homo pasas bedaŭrinde ne, degradiĝo kaj detruo laŭvorte detruas vivantojn kaj iliajn naturajn vivmediojn.
En 2010, ĉiuj registaroj de la mondo deklaris, ke neniu specio formortos, efektive, ke neniu eĉ riskos tion.
Fakte ne okazis tiel.
Kaj, finfine, la damaĝo estas plejparte por ni.
Se la biodiverseco estas biblioteko kun miliardoj da volumoj, tio, kion ni faras al la specioj de vivantoj, estas bruligi tiujn librojn antaŭ ol ni lernis legi ilin. □

(Trad. RoBo)

La nostra estinzione

Se continuiamo a trascurare gli habitat degli animali, stavolta saremo noi umani a pagarla cara.

Un milione di specie viventi sta rischiando l'estinzione (secondo il rapporto Ipbes dell'Onu pubblicato a maggio 2019), ma nessuno fra i *sapiens* sembra preoccuparsi più di tanto.
Eppure la prossima estinzione di massa, la sesta, rischia di essere tragicamente anche la nostra.

Ma questo tema è assente da qualsiasi dibattito e orizzonte culturale: nessuna paura di estinguerci, mentre erodiamo risorse, salute complessiva dell'umanità e i fondamenti stessi dell'economia.

Il tasso di estinzione delle specie è oggi decine o centinaia di volte superiore a quello che è stato di media negli ultimi dieci milioni di anni. Il 37% delle conifere è a rischio estinzione, così come il 25% dei mammiferi, il 39% dei mammiferi marini, il 41% degli anfibi, il 19% dei rettili, il 13% degli uccelli, il 7% dei pesci, il 27% dei crostacei e il 10% degli insetti.
Sono percentuali spaventose, numeri allarmanti che, però, non inducono ad azioni significative, nell'illusione che le altre specie non servano agli uomini che, invece, campano solo grazie a loro.

Lo sconvolgimento degli habitat naturali, la caccia, la pesca e l'eccessivo prelievo di risorse, il cambiamento climatico provocano una crisi della biodiversità tale da sconvolgere l'equilibrio degli ecosistemi terrestri.
Una crisi iniziata circa 10mila anni fa con l'agricoltura, ma che ha subito una accelerazione spaventosa negli ultimi secoli, soprattutto a causa dell'eccessiva pressione demografica dei *sapiens.*

Quando l'uomo moderno è apparso ha provocato rapide estinzioni di altri viventi, soprattutto grandi mammiferi e uccelli.
Un tempo, per dirne una, uccelli simili a pinguini si trovavano anche al Polo Nord: l'*Alca impennis* campava egregiamente prima di incontrare i marinai che solcavano l'Atlantico, interessati a cibarsene e a prelevare il suo prezioso piumino. Fu massacrata e si estinse definitivamente 1844.
il *Raphus cucullatus* (meglio noto come *dodo*) era una specie di grande piccione terricolo che si aggirava pacifico sull'isola di Mauritius prima di essere sterminato a bastonate dagli europei, in meno di 100 anni dal loro arrivo: l'ultimo esemplare fu avvistato nel 1662.

I *sapiens* si muovono sulla Terra buttando all'aria gli ecosistemi: nessun'altra specie si comporta in quel modo. I cambiamenti sul pianeta sono la regola, ma dove passa l'uomo si distruggono gli habitat e si va ben oltre la competizione darwiniana per le nicchie ecologiche che, infatti, quando si parla di altri viventi, continuano a rimanere sostanzialmente integre.

Dove passa l'uomo purtroppo no, il degrado e la distruzione cancellano letteralmente i viventi e i loro habitat naturali.
Nel 2010 tutti i governi del mondo dichiararono che nessuna specie si sarebbe estinta, anzi, nessuna avrebbe più neppure rischiato. Non è andata così.
E il danno, in ultima analisi, è soprattutto per noi. Se la biodiversità è una biblioteca con miliardi di volumi, quello che stiamo facendo alle specie dei viventi è bruciare quei libri prima di avere imparato a leggerli. □ *(Mario Tozzi)*

Vita dell'IFEA

Cari amici e soci,
causa pandemia e conseguenti rinvii i nostri lavori sono stati fatti in rete.
Nei giorni previsti dell'IFEF-congresso, il Komitato ha trattato e votato alcuni punti dell'ordine del giorno della Assemblea Generale. Oltre a bilancio, protocolli, ecc. c'è stata l'accettazione di due rinate associazioni IFEF: la belga e la spagnola degli amici dei ferrovieri.
Per mezzo del Forum della nuova *mail-lista* si è discusso anche di terminologia.
Alcuni membri della Commissione Tecnica hanno mostrato in rete delle *Fakaj Prelegoj* a cui hanno partecipato circa cinquanta samideani di vari Paesi.
Molte altre manifestazioni esperantiste non si sono potute tenere in presenza.
A luglio l'IFEF, e il sottoscritto, ha partecipato all'Universala Kongreso UEA.
Nella cosiddetta "*Movada Foiro*" l'IFEF ha mostrato un filmato e delle foto, conversando con i partecipanti. Esso resterà visibile nel sito dell'UEA su *youtube* in: https://www.youtube.com/watch?v=FJv7W8sty_Q.
Fu presentata anche una "Faka Prelego".
A fine agosto, in rete, ho aderito ad alcune sessioni del congresso italiano FEI.
Anche il *KAEST* 2020 (Konferenco pri Aplikoj de E.o en Scienco kaj Tekniko) (01-04.10.2020) è stato virtuale. L'IFEF ha partecipato con alcune *Prelegoj*.
Il 17.10 è avvenuta in presenza a Bologna l'Assemblea Gen.le della FEI, a cui ho partecipato insieme ad alcuni nostri soci di altre città. Bella occasione per vedere fisicamente diversi samideani.
Isolato, mi sono dedicato alla scansione di vecchi numeri di *Itala Fervojisto*. Dopo pulizie, correzioni, ricomposizione di fascicoli, parecchie annate ora sono visibili nella "*Bitoteko*" italiana (http://www.bitoteko.it/items/browse?colletion=5&sort_field=Dublin+Core%2CTitle). Altri fascicoli sono quasi pronti e presto vi saranno inseriti. Gli stessi sono già in "*Bitarkivo*": (https://www.bitarkivo.org/gazetoj/italafervojisto), la biblioteca internazionale Esperanto, in parte già pubblicati.
Data l'emergenza, gli organizzatori del IFK 2021 esitano su come realizzarlo. Attenuandosi l'epidemia, potendo (volendo) viaggiare, si potrebbe attuare in presenza, anche solo di pochi; perdurando la situazione, verrà fatto esclusivamente in rete, o in modo ibrido, con alcuni presenti e altri in rete (ad es: se potranno spostarsi solo i tedeschi, essi saranno in presenza, gli altri in rete).
Spero che la crisi sanitaria finisca presto e si possa agire al meglio. Auguro un buon Natale e un migliore Anno nuovo.
Che i nostri soci continuino a sostenerci rinnovando l'iscrizione e i simpatizzanti sostengano, almeno moralmente, la nostra associazione e l'idea dell'Eo.
La quota di 25€, compresa l'adesione all'IFEF, va versata sul c/c Banca INTESA San Paolo -Zola Predosa - IBAN: IT31U0306937133100000001497, a me intestato.
Congresso IFEF 2021: aliĝilo e informazioni in: http://ifef.free.fr/spip/ e in https://www.esperanto.de/eo/gek2021. □

Il segretario Vito Tornillo



Chi per primo?
Kiu unue?

Volo transatlantico diretto

Nel giugno 1919 due ufficiali dell'aviazione britannica, il capitano *John Alcock* e il tenente *Arthur Whitten Brown* compirono la prima traversata aerea, senza scalo, dell'Atlantico, da Newfoundland all'Irlanda, volando su un biplano *Vickers-Vimy*.

Rekta transatlantika flugo

En junio 1919 du britaj aviadiloficiroj, kapitano *John Alcock* kaj leŭtenanto *Arthur Whitten Brown* faris la unuan senhaltan atlantikan trairon de Newfoundland al Irlando, flugante sur *Vickers-Vimy* biplano.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Volo Europa-Australia

Nel marzo del 1919 il governo australiano offrì un generoso premio di 10.000 sterline al primo pilota che fosse riuscito a volare dall'Inghilterra all'Australia, ponendo alcune condizioni.

L'equipaggio doveva essere composto solo da australiani, l'aereo doveva essere costruito nell'Impero britannico, e il viaggio doveva essere compiuto al massimo in 30 giorni. Uno dei contendenti che si presentò fu *Charles Kingsford Smith*, che in seguito fu il primo ad attraversare il Pacifico in volo, ma il primo ministro *Hughes* non accettò la sua candidatura né quella dei suoi colleghi, a causa della loro giovane età e della scarsa esperienza di volo. Tuttavia il premio stimolò una delle gare più combattute della storia dell'aviazione.

Sei equipaggi australiani decollarono in date diverse e nello stesso periodo partì verso l'Australia anche il tenente francese *Poulet*. Cinque degli aerei australiani non ce la fecero: due scomparvero, due si ritirarono e uno ci mise assai più di 30 giorni ad arrivare.

L'aereo restante, con un equipaggio composto da quattro uomini guidati da *Ross Smith* (1892-1922), un veterano della campagna di Gallipoli, partì dall'Inghilterra il 12 novembre 1919. Secondo pilota e ufficiale di rotta era suo fratello, *Keith*. Gli Smith raggiunsero Poulet a Burma ed arrivarono a Darwin il 10 dicembre, vincendo il premio con un tempo di 135 ore.

Flugo Eŭropo-Aŭstralio

En marto 1919 la aŭstralia registaro ofertis sindonan premion de 10.000 pundoj al la unua piloto, kiu povis flugi de Anglujo al Aŭstralio, metante kelkajn kondiĉojn.

La skipo devis konsisti nur de aŭstralianoj, la aviadilo devis esti konstruita en la Brita Imperio, kaj la vojaĝo devis esti kompletigita en 30 tagoj. Unu el la kandidatoj kiu prezenti sin estis *Charles Kingsford Smith*, kiu poste estis la unua kiu transiris fluge Pacifikon, sed ĉefministro *Hughes* ne akceptis lian kandidatecon nek tiun de liaj kolegoj pro tro juna aĝo kaj pro ne flugila sperto. Tamen, la premio stimulis unu el la plej pribatalitaj vetkuroj en la aviadhistorio.

Ses aŭstraliaj skipoj ekvojaĝis laŭ malsamaj datoj kaj la franca leŭtenanto Poulet ankaŭ foriris al Aŭstralio samtempe. Kvin el la aŭstraliaj aviadiloj ne sukcesis: du malaperis, du retiriĝis kaj unu bezonis multe pli ol 30 tagojn por alveni.

La cetera aviadilo, kun kvar viroj gvidataj de *Ross Smith* (1892-1922), veterano de militiro al Gallipoli, forlasis Anglion la 12-an de novembro 1919. Dua piloto kaj raŭtoficiro estis lia frato, *Keith*. La du Smith atingis Poulet en Birmo kaj
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

alvenis en Darwin la 10-an de decembro, gajnante la premion kun tempo de 135 horoj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Volo intorno al mondo

Nel 1924 due velivoli militari *Douglas DWC* fecero il giro intorno al mondo. Il *Chicago,* con il tenente *L.H. Smith* e il sergente *L.L. Arnold*, e il *New Orleans,* con il tenente *Eric H. Nelson* e il sergente *J. Harding*.

Il volo ebbe inizio l'aprile del 1924 e finì 175 giorni dopo, il 28 settembre, a Seattle, negli Stati Uniti d'America.

La circumnavigazione fu compiuta in 57 tappe e 351 ore di volo.

Flugo ĉirkaŭ la mondo

En 1924 du militaj aviadiloj *Douglas DWC* ĉirkaŭiris la mondon. *Ĉikago*, kun leŭtenanto *L.H. Smith* kaj serĝento *L.L. Arnold*, kaj *Nov-Orleano*, kun leŭtenanto *Eric H. Nelson* kaj serĝento *J. Harding*.

La flugo komenciĝis en aprilo 1924 kaj finiĝis 175 tagojn poste, la 28-an de septembro, en Seatlo, Usono.

La ĉirkaŭnavigado estis kompletigita en 57 etapoj kaj 351 flugaj horoj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Trasvolata del Polo Nord

Per qualche strana ragione le imprese nelle regioni polari sono state spesso raccontate dagli ardimentosi protagonisti in maniera inesatta e verbosa, a cominciare da quella compiuta da *Richard E. Byrd*, il famoso comandante della marina americana, che disse di aver sorvolato il Polo Nord.

Il 10 maggio 1926 egli fece credere al mondo di aver sorvolato il Polo Nord il giorno precedente con il suo pilota, *Floyd Bennett*, ma ricerche americane successive hanno trovato che una delle note di navigazione era stata cancellata, che l'aereo aveva avuto problemi, e che Byrd era stato costretto a ritornare a 200 km dal Polo. Grazie a questo trucchetto Byrd ottenne una medaglia dal presidente *Coolidge* e molti festeggiamenti, che sarebbero dovuti andare al suo rivale norvegese, *Roal Amundsen* (1872-1928), il quale due giorni dopo riuscì effettivamente a sorvolare il Polo.

Amundsen, che fu il primo a raggiungere il Polo Sud 15 anni prima, compì la sua impresa volando sul dirigibile *Norge,* accompagnato da *Umberto Nobil*e, *Lincoln Ellworth* e *Oscar Wisting*. Decollò da Spitzbergen, sorvolò il Polo Nord il 12 maggio 1926, e atterrò in Alaska.

Transflugo de Norda Poluso

Pro iu stranga kialo la polusaj esploroj ofte estis priskribitaj de la aŭdacaj ĉefroluloj en malĝusta kaj multvorta maniero, ekde tiu farita de *Richard E. Byrd*, fama komandanto de la usona mararmeo, kiu diris, ke li flugis super la Norda Poluso.

La 10-an de majo 1926 li kredigis la mondon, ke li superflugis la Poluson la antaŭan tagon kun sia piloto, *Floyd Bennett*, sed posta usona esplorado trovis, ke unu el la navigaj notoj estis forigita, ke la aviadilo havis problemojn kaj ke Byrd estis devigata reveni je 200 km de la Poluso. Dank'al ĉi tiu ruzaĵo Byrd ricevis medalon de prezidanto *Coolidge* kaj multajn festojn, kiuj devus esti faritaj al sia norvega rivalo, *Roal Amundsen* (1872-1928), kiu du tagojn poste efektive sukcesis transflugi la poluson.

Amundsen, kiu estis la unua, kiu atingis la Sudan Poluson 15 jarojn antaŭe, faris sian heroaĵon flugante sur la aerŝipo *Norge*, akompanata de *Umberto Nobile*, *Lincoln Ellworth* kaj *Oscar Wisting*. Li

ekflugis de Spitzbergen, flugis super la Norda Poluso la 12-an de majo 1926, kaj alteriĝis en Alasko.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Traversata dell'oceano Artico

Amundsen sorvolò anche l'oceano Artico, ottenendo un altro primato, per cui, questa volta, ricevette i dovuti riconoscimenti.

Transflugo de Arkta Oceano

Amundsen transflugis ankaŭ super Arkta Oceano, akirante alian rekordon, pro kio, ĉi-foje, li ricevis la justajn rekonojn.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Volo attraverso il Pacifico

Il volo attraverso il Pacifico, dall'America all'Australia, rappresentava una delle imprese più impegnative per gli aviatori, a causa delle grandi distanze da percorrere e delle piccole isole su cui atterrare.

Il 31 maggio 1928 il *Southern Cross,* un monoplano trimotore *Fokker*, decollò dall'aeroporto di Oakland, vicino a San Francisco, per affrontare questa difficile prova. A bordo c'erano *Charles Kingsford Smith* (1897-1935), pilota australiano, veterano della Prima guerra mondiale, *Charles Ulm*, secondo pilota, pure australiano, e due americani, l'ufficiale di rotta *Harry Lyon* e il radioperatore *James Warner*.

Il tratto ininterrotto più lungo da loro percorso fu dalle Hawaii alle Figi, oltre 5000 km, 33 ore di volo, con un tempo orribile.

Essi arrivarono a Brisbane il 9 giugno, e a Sydney il giorno successivo, salutati da una folla di 300.000 persone.

Flugo trans la Pacifiko

La flugo trans la Pacifiko, de Ameriko ĝis Aŭstralio, estis unu el la plej malfacilaj heroaĵoj por flugantoj, pro la plenumendaj grandaj distancoj kaj pto la malgrandaj insuloj sur kiuj alteriĝi.

La 31 de majo 1928, la *Southern Cross*, monoplano kun tri motoroj de *Fokker*, ekflugis de la flughaveno de Oakland, proksime de Sankta Francisko, por alfronti ĉi tiun malfacilan provon. Sur la aviadilo estis *Charles Kingsford Smith* (1897-1935), aŭstralia piloto, veterano de la Unua Mondmilito, *Charles Ulm*, dua piloto, li mem aŭstralia, kaj du usonanoj, raŭtoficiro *Harry Lyon* kaj radiofonisto *James Warner*. La plej longa seninterrompa vojaĝo kiun ili veturis estis de Havajo al Fiĝioj, pli ol 5000 km, 33 horojn da flugo, kun horora vetero.

Ili alvenis en Brisbano la 9an de junio, kaj en Sidnejo la sekvan tagon, salutitaj de 300.000 homoj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Jet

Il famoso *De Havìlland Comet* fece il primo volo nel 1949 in Inghilterra. Aveva la capacità di ridurre notevolmente il tempo di viaggio, ma aveva la tendenza a precipitare con deprimente frequenza, a causa di un difetto di progettazione che induceva rotture per sforzo nel metallo.

Sfortunatamente il difetto non fu trovato se non dopo che il jet era diventato un aereo di linea.

Jeto

La fama *De Havìlland Comet* faris sian unuan flugon dum 1949 en Anglujo. Ĝi havis la kapablon signife redukti vojaĝtempon, sed havis emon subenfali kun deprimiga frekvenco, pro fabrikdifekto, kiu kaŭzis streĉon en la metalo. Bedaŭrinde la difekto ne estis trovita ĝis post kiam la jeto fariĝis liniaviadilo. ◻ *(Trad. RoBo)*
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Aneddoti
Anekdotoj

Edouard Manet
(1832 - 1933)

La moglie di un ricco banchiere commissionò il suo ritratto al noto pittore francese. Dato che il pittore esigeva una commissione insolitamente alta, pensò che per una somma del genere avrebbe potuto esprimere la sua opinione sul suo lavoro. Una volta, quando era seduta con lui come modella, disse che sul ritratto i suoi occhi non avevano un'espressione simile alla realtà. Il pittore non reagì. Poi iniziò a criticare la tonalità che il pittore ha dato ai suoi capelli. Il pittore non rispose. Ma quando in seguito disse che tutta l'espressione sul suo viso non corrispondeva alla realtà, il pittore aveva già perso la pazienza e senza lasciare il pennello disse: - Ancora una parola, signora, e la dipingerò come è veramente!

Edouard Manet

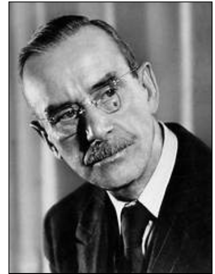
La edzino de riĉa bankisto mendis ĉe la konata franca pentristo sian portreton.



Ĉar la pentristo postulis neordinare altan honorarion, ŝi pensis, ke pro tia sumo ŝi rajtas esprimadi sian opinion pri lia laboro.
Foje, kiam ŝi estis sidanta ĉe li kiel modelino, ŝi diris, ke sur la portreto siaj okuloj ne havas tian esprimon, kiel en realeco. La pentristo ne reagis. Poste ŝi komencis kritiki la nuancon, kiun la pentristo donis al sia hararo. La pentristo ne respondis. Sed kiam ŝi poste diris, ke la tuta esprimo de sia vizaĝo ne korespondas al la realeco, la pentristo jam perdis la paciencon kaj ne lasante la penikon el la mano diris:
- Ankoraŭ unu vorton, sinjorino, kaj mi pentros vin tian, kia vi fakte estas!

Thomas Mann
(1875 - 1955)

Il romanziere tedesco talvolta era in una compagnia di cantanti d'opera. Una soprano, che nel tempo libero cercava di scrivere letteratura, gli diede una sua fotografia, su cui c'era scritto:



- A.N., scrittrice.
Il giorno successivo lo scrittore le mandò la propria fotografia, su cui di propria mano aveva scritto:
- Thomas Mann, soprano.

Thomas Mann

La germana romanverkisto foje sidis en societo de operaj kantistoj. Iu sopranulino, kiu en liberaj momentoj provadis ankaŭ literature verki, donacis al li sian fotografaĵon, sur kiun ŝi skribis:
- A. N., verkistino.
La sekvan tagon la verkisto sendis al ŝi sian fotografaĵon, sur kiun li propramane estis skribinta:
- Thomas Mann, soprano.

Almanzor
(940 - 1002)

Il califfo arabo *(Abi Amir Al Mansur)*, regnante in Spagna, a volte parlava alla gente giù dal balcone del suo palazzo, e si vantava di quanto bene egli governasse: - Da quando sono sul trono, anche la peste è scomparsa dal nostro paese.

A ciò si udì una voce dalla folla: - L'onnipotente Allah non è così spietato da mandare su di noi allo stesso tempo una piaga e voi!

Almanzor

La araba kalifo, reganta en Hispanio, foje parolis al la popolo desur la balkono de sia palaco, kaj fanfaronis, kiel bone li regas: - Ekde kiam mi estas sur la trono, ankaŭ pesto malaperis el nia lando.



Je tio ekaŭdiĝis voĉo el la popolamaso: - La ĉiopova Alaho ne estas tiel senkompata, ke li sendu sur nin samtempe peston kaj vin!

Gigi Marzullo

(1953 -)

L'ottimo teleintervistatore notturno (ha solo il difetto di voler far credere che le sue trasmissioni siano in diretta) è un serissimo padrone di casa. Soltanto una volta ha perso la pazienza: con una presuntuosa attricetta, abbigliata in modo bizzarro, che gli dava risposte strafottenti. Dopo averla squadrata da capo a piedi, Marzullo le ha chiesto brutalmente (era il periodo che precede la quaresima): - Lei si veste sempre così, o lo fa soltanto a Carnevale?



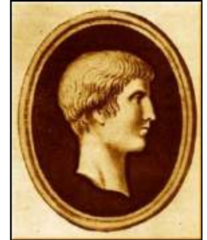
Gigi Marzullo

La bonega nokta teleintervjuisto (kiu havas nur la mankon intenci kredigi ke liaj elsendoj estas samtempaj) estas tre serioza domreganto. Nur iam li perdis sian paciencon kun pavema stelulino, vestita strange, kiu donis al li arogantajn respondojn. Post trarigardado pri ŝi de kapo ĝis piedoj, Marzullo demandis brutale (estis la periodo antaŭ Karesmo): - Ĉu vi ĉiam vestas tiel, aŭ ĉu nur por Karnavalo?

Marziale (Martialis)

(38 o 41 - 104)

Il geografo latino Mela Pomponio, nel corso di un pranzo da lui organizzato, raccontava facezie che divertivano i commensali e provocavano i loro applausi.



Il caustico Marziale gli sussurrò allora all'orecchio: - Attento, Pomponio: non il tuo spirito applaudono, ma il tuo cibo.

Marcialo

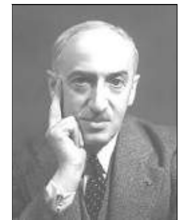
La latina geografo Pomponio Mela, dum tagmanĝo organizita de li, rakontis ŝercojn kiuj amuzigis la gastojn kaj instigis iliajn aplaŭdojn.

La acida Marcialo flustris al liaj oreloj: - Atentu, Pomponio: ili ne aplaŭdas vian spiriton, sed vian manĝaĵon.

André Maurois

(1885 - 1967)

Lo scrittore francese una volta tenne una conferenza sull'amore e la felicità in un circolo di Parigi. Dopo la conferenza una ascoltatrice gli chiese: - Per favore, mi consigli. Sono sposata con un vedovo, e nella nostra del resto esemplare convivenza, mi dà fastidio che mio marito in ogni occasione loda le virtù della sua prima moglie. Cosa devo fare?



Dopo qualche riflessione, egli rispose: - La cosa è semplice. Lei lodi in anticipo le virtù dell'uomo con cui si sposerà, quando rimarrà vedova.

André Maurois

La franca verkisto foje prelegis en iu pariza klubo pri amo kaj feliĉo. Post la prelego unu el la aŭskultintinoj demandis:

- Mi petas, konsilu al mi. Mi edziniĝis al vidvo kaj en nia aliflanke modela kunvivado, ĝenas min, ke mia edzo ĉe ĉiu konvena okazo laŭdas la virtojn de sia unua edzino. Kion mi faru?

Post ioma pripensado li respondis:

- Tio estas simpla. Laŭdu anticipe la virtojn de la viro, al kiu vi edziniĝos, kiam vi estos vidvino.

Jehudi Menuhin

(1916 - 1999)

Il celebre violinista americano durante il tempo libero insegnava a suo figlio di sei anni a suonare il violino. Il bambino non ne era troppo contento e non aveva intenzione di imparare. La madre protesse il figlio: - Perché torturare il ragazzo? è inutile voler fare di lui un bambino prodigio.



- Stai tranquilla - la rassicurò Menuhin - non è questo quello che voglio. Ma non sarà male se egli impara, com'è difficile per me guadagnare il pane.

Jehudi Menuhin

La fama usona violonisto dum sia libertempo instruis al sia sesjara filo ludi violonon. La knabo ne tre ĝojis pro tio kaj tute ne emis lerni.

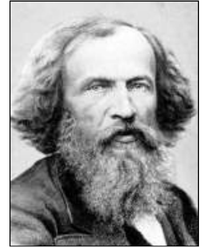
La patrino favoris la filon: - Kial vi turmentas la knabon? Estas ja tute senutile voli fari el li miraklan infanon.

- Trankviliĝu, - kvietigis ŝin Menuhin - tion mi tute ne volas. Sed ne malutilos, ke la knabo ekkonas, kiel pene mi perlaboras nian panon.

Dmitrij Ivanoviĉ Mendelejev

(1834 - 1907)

Il famoso chimico russo esaminava i suoi studenti in base all'ordine alfabetico. Un giorno venne da lui uno studente e si presentò: - Duca A ...



Mendelejev, che non poteva sopportare i titoli nobiliari, rispose seccamente: - La lettera D sarà esaminata domani!

Dmitrij Ivanoviĉ Mendelejev

La fama rusa kemiĥisto kutimis ekzameni siajn studentojn laŭ la alfabeta vicordo. Iun tagon venis al li studento kaj prezentis sin: -Duko A…

Mendelejev, kiu ne povis toleri la aristokratajn titolojn, reagis seke: - La litero D estos ekzamenata morgaŭ! □

(Trad. RoBo)


Bonvolu indiki al mi la plej proksiman fojnpumpilon...

R i m e
R i m a ĵ o j

L'AMOR PROPRIO
Quanno er Bagarozzetto de la rogna
guardò un compagno drento ar microscopio,
invece de morì da la vergogna
s'intese stuzzicà ne l'amor propio;
tanto che disse: - In fonno in fonno poi
vedo che semo granni pure noi!

MEMADMIRO
Kiam Skabia Sarkpoteto
rigardis mikroskope sian kunulon
anstataŭ morti honte
sentis stimulan memadmiron;
tiel ke diris li: - Ja finfine
mi vidas, ke grandas ankaŭ ni!



AVARIZIA
Ho conosciuto un vecchio
ricco, ma avaro: avaro a un punto tale
che guarda li quatrini ne lo specchio
pe' vede raddoppiato er capitale.
Allora dice: - Quelli li do via
perché ce faccio la beneficenza;
ma questi me li tengo pe' prudenza ...
E li ripone ne la scrivania.

AVARECO
Mi ekkonis maljunulon riĉan,
sed avaran: avarega ĝisoste tiel
ke li rigardas la monon spegule
por vidi duoblan kapitalon.
Tiam li diras: "Mi fordonos tiujn."
ĉar per ili mi almozdonacas;
sed ĉi tiujn mi gardas por singardo ...
Kaj li remetas ilin en la skribotablon.

IRA
Lidia, ch'è nevrastenica, è capace
che quanno liticamo per un gnente
se dà li pugni in testa, espressamente
perché lo sa che questo me dispiace.
Io je dico: - Sta' bona, amore mio,
che sennò te fai male, core santo ...
Ma lei però fa peggio, infino a tanto
che quarcheduno je ne do pur'io.

KOLERO
Linjo, kiu neŭrastenias, kapablas
ke, kiam ni kverelas pro nenio,
ŝi donas pugnojn al sia kapo, intence,
ĉar ŝi scias, ke mi bedaŭras tion.
Mi diras ŝin: - Estu bona, mia amo,
alie vi doloras, sankta koro ...
Sed ŝi agas eĉ pli aĉe, ĝis kiam
mi mem al tiuj kelkajn pli aldonas.

INVIDIA
Su li stessi scalini de la chiesa
c'è uno sciancato co' la bussoletta
e una vecchia co' la mano stesa.
Ogni minuto lo sciancato dice:
- Moveteve a pietà d'un infelice
che so' tre giorni che nun ha magnato ...
E la vecchia barbotta: - Esaggerato!

ENVIO
Sur la samaj ŝtupoj de la preĝejo
estas kriplulo kun la pokaleto
kaj maljunulino kun etendanta mano.
Ĉiuminute la kriplulo diras:
- Moviĝu al kompato por mizerulo
kiu dum tri tagoj ne manĝas ...
Kaj la maljunulino grumblas: - Troigulo!

ACCIDIA
In un giardino, un vagabonno dorme
accucciato per terra, arinnicchiato,
che manco se distingueno le forme.
Passa una guardia: - Alò! - dice - Cammina!
Quello se smucchia e j'arisponne: - Bravo!
Me sveji propio a tempo! M'insognavo
che stavo a lavorà ne l'officina!

PIGRECO

En ĝardeno, vagulo dormas
kaŭre kuŝanta sur la tero,
tiel ke ne distingiĝas liaj formoj.
Pasanta Policisto: - Alò! - diras - Foriru!
Tiu tuj leviĝas kaj respondas: - Brave!
Vi ĝustatempe min vekis! Mi sonĝis
ke mi en uzino laboradis!



LUSSURIA

La Venere, coperta da una pianta
che je serve da ombrello quanno piove,
è tutta quanta ignuda: tutta quanta
liscia, pulita, lucida. ... Però,
a un certo punto, nun ve dico dove,
c’è scritto: "Checco Nocchia d’anni ottanta,
Roma, sei Maggio novecentonove ..."
Che voleva er sor Checco? Nun lo so …

VOLUPTAVIDO

Venuso, kovrita de planto
kiu utilas al ŝi dumpluvo kiel ombrelo,
estas tute nuda: entute
glata, pura, brila. ... Tamen,
je certa punkto, mi ne diras al vi kie,
skribiĝas: "Checco Nocchia okdekjaraĝa,
Romo, la sesa de majo naŭcent naŭ ... "
Kion volis s-ro Checco? Mi ne scias ...

LA PAURA

- So’ coraggioso e forte!
- disse un cavallo ar Mulo - e vado ar campo
pieno de fede, sverto come un lampo,
tutto contento de sfidà la morte!
Se arriva quarche palla che m’amazza
sacrifico la vita volentieri
pè la conservazione de la razza.
- Capisco, - disse er Mulo
ma, su per giù, pur’io
che davanti ar pericolo rinculo,
nun conservo la razza a modo mio?

LA TIMO

- Mi estas kuraĝa kaj forta!
- diris Ĉevalo al Mulo - kaj mi iras al kampo
plena de fido, rapida kiel fulmo,
tre feliĉa defiante la morton!
Se alvenas kuglo, kiu min mortigas
volonte mi oferas mian vivon
por la preservo de la raso.
- Mi komprenas, - diris la Mulo
sed, pli malpli, ĉu ne ankaŭ mi,
kiu antaŭ la danĝero retropaŝas,
miamaniere preservas la rason?

ER CERVO

Un vecchio Cervo un giorno
sfasciò cò dù cornate
le staccionate che ciaveva intorno.
- Giacchè me metti la rivoluzione,
je disse l’Omo appena se n’accorse
te tajerò le corna, e allora forse
cambierai d’opinione ...
No, disse er Cervo - l’opinione resta
perchè er pensiero mio rimane quello;
me leverai le corna che ciò in testa
ma no l’idee che tengo ner cervello.

LA CERVO

Maljuna Cervo iun tagon
rompis per kornoj
la barilojn ĉirkaŭ sin.
- Ĉar vi metas al mi revolucion,
diris la Homo kiam li tion rimarkis
mi tranĉos viajn kornojn, kaj eble tiam
vi ŝanĝos opinion ...
Ne, - diris la Cervo - la opinio restas
ĉar mia penso restas tiel same;
vi levos la kornojn el la kapo,
sed ne la ideojn, kiuj estas en la cerbo. □

Verkoj de Trilussa, Trad. RoBo)

Lo sapevi?
Cu vi sciis?

Rettilineo

Per legge, le strade interstatali degli Stati Uniti hanno almeno un miglio rettilineo ogni 5. Questi rettilinei possono essere utili come piste di atterraggio in casi di emergenza o in guerra.

Rekta vojo

Laŭleĝe, usonaj interŝtataj vojoj havas almenaŭ unu rektan mejlon po 5. Ĉi tiuj rektaĵoj povas esti utilaj kiel surteriĝaj strioj en kriz-okazo aŭ milito.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Coca Cola

La famosa bibita "Coca-Cola", originariamente, era verde.

Kokakolo

La fama trinkaĵo "Coca-Cola", origine, estis verda.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Jeep

Il nome "Jeep" deriva dall'abbreviazione, in uso nell'esercito americano, dell'espressione "General Purpose", ovvero "GP".

Ĵipo

La nomo "Jeep" derivas de la mallongigo, uzata de la usona armeo, de la termino "Ĝenerala uzo", aŭ "ĜP".

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La carriola

La costruzione delle strade romane si rivela ancora più sorprendente se si pensa che avveniva senza un semplice, ma preziosissimo strumento, la carriola. Quest'invenzione cinese infatti giunse in Europa solo durante il Medioevo.

La manĉarumo

La konstruado de la romaj vojoj estas eĉ pli surpriza se oni konsideras, ke ĝi okazis sen simpla, sed tre altvalora ilo, la ĉarumo. Ĉi tiu ĉina invento fakte atingis Eŭropon nur dum la Mezepoko.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Il papa più giovane

Il Papa più giovane di tutti i tempi aveva solo 11 anni.

La plej juna papo

La plej juna papo de ĉiuj tempoj havis nur 11 jarojn.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La cascata più alta

La cascata più alta della terra è il Salto Angel, in Venezuela, di 979 m. Fino al 1910 la conoscevano soltanto gli indios. Il suo nome non ha niente a che fare con la sua spettacolare discesa dal cielo: nel 1937 un pilota americano, Jimmy Angel, sopravvisse alla caduta del suo aereo non lontano dalla cascata, mentre viaggiava alla ricerca di oro.

La plej alta akvofalo

La plej alta akvofalo sur la tero estas Salto Angel, en Venezuelo, je 979m. Ĝis 1910 nur la indianoj konis ĝin. Ĝia nomo neniel rilatas al sia sensacia deveno de la ĉielo: en 1937 usona piloto, Jimmy Angel, travivis la falon de sia aviadilo ne malproksime de la akvofalo, vojaĝante por serĉi oron.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Il miele

L'unico alimento che non si deteriora è il miele.

La mielo

La sola manĝaĵo, kiu ne difektiĝas, estas mielo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La seta

Quando la seta fu portata in Occidente dalla Cina, nel I secolo a.C., ebbe un tale successo che l'imperatore romano Augusto emanò editti che ne limitavano l'uso da parte degli uomini, poiché era considerata piuttosto effeminata.
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La silko

Kiam silko estis alportita al Okcidento el Ĉinio, en la 1-a jarcento a.K., ĝi estis tiel sukcesa, ke la romia imperiestro Aŭgusto eldonis ediktojn, kiuj limigis ĝian uzon fare de viroj, ĉar ĝi estis taksata tro virineca.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Lo scarafaggio

Lo scarafaggio può vivere nove giorni anche se privato della testa, dopodiché … muore di fame.

La blato

La blato povas vivi naŭ tagojn eĉ se ĝi estas senigita je la kapo, post kio ... ĝi mortas pro malsato.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Il coccodrillo

Un coccodrillo non può tirare fuori la lingua.

La krokodilo

La krokodilo ne povas eligi sian langon.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La formica

La formica può sollevare pesi pari a 50 volte quello del suo corpo, e spingere oggetti 30 volte più pesanti di lei.

La formiko

La formiko povas levi pezojn kvindekoblajn ol sia korpo, kaj puŝi objektojn 30 fojojn pli pezajn ol si.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Il gamberetto

Il cuore di un gamberetto è nella testa.

La salikoko

La koro de salikoko estas en ĝia kapo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Alberi giganti

Si ritiene che il più alto albero vivente sia una sequoia della California settentrionale che raggiunge l'altezza di 112 m: più di un grattacielo di 35 piani. Tuttavia il record di tutti i tempi va a un eucalipto australiano che ha raggiunto l'altezza di 114 m.

Gigantaj arboj

Oni taksas, ke la plej alta vivanta arbo estas nordkalifornia sekvojo, kiu atingas 112 metrojn - pli ol 35-etaĝa nubskrapulo. Tamen la historia rekordo iras al aŭstralia eŭkalipto, kiu atingis altecon de 114 m.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La pulce

Una pulce può saltare una distanza pari a 350 volte la lunghezza del suo corpo.

La pulo

Pulo povas salti distancon egala al 350oble la longo de sia korpo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Boabab

Il baobab africano può avere una circonferenza di 30 m. Un baobab dello Zimbawe orientale è così largo che il suo tronco scavato è stato usato come riparo per autobus e può contenere fino a 40 persone.

Boababo

La afrika baobabo povas havi ĝis 30 m en cirkonferenco. Orienta zimbabva baobabo estas tiel larĝa, ke ĝia kavigita trunko estis uzata kiel busŝirmejo kaj povas enteni ĝis 40 homojn.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

L'accendino

L'accendino è stato inventato prima dei fiammiferi.

La fajrilo

La fajrilo estis inventita antaŭ la alumetoj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

OK

Durante la guerra di secessione, quando le truppe tornavano agli accampamenti dopo una battaglia, veniva scritto su una lavagna il numero dei soldati caduti; se
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

non c’erano state perdite, si scriveva “0 *Killed*”, da cui l’espressione “OK” nel senso di “tutto bene”.

OK

Dum la civila usona milito, kiam trupoj revenis al tendaroj post batalo, la nombro de falintaj soldatoj estis skribita sur tabulo; se estis neniuj perdoj, oni skribis "0 *Killed*” (mortigita), tial la esprimo "OK" en la senco de "ĉio bone".

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La lingua

Come le impronte digitali, l’impronta della lingua è diversa per ogni uomo.

La lango

Kiel la fingrospuroj, la lingva spuro diferencas je ĉiu homo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Multiplo curioso

111.111.111 x 111.111.111 = 12.345.678.987.654.321.

Kurioza oblo

111.111.111 oble 111.111.111 = 12.345.678.987.654.321.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Coppia a letto

La prima coppia mostrata a letto insieme in TV fu Fred e Wilma Flintstone.

Paro en lito

La unua paro montrita en lito kune en televido estis Fred kaj Wilma Flintstone.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Profondità

Il punto più profondo degli oceani è a 11.520 m sotto il livello del mare, nella fossa delle Marianne, a sud ovest di Guam, nell’Oceano Pacifico.

Profundaĵo

La plej profunda punkto de la oceanoj estas 11 520 m sub marnivelo, en la fosaĵo Marianoj, sudokcidente de Gvamo, en la Pacifiko.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Sale

Negli oceani vi è una quantità di sale sufficiente a coprire i continenti con uno strato spesso 150 m.

Salo

En la oceanoj estas sufiĉe da salo por kovri la kontinentojn per dika tavolo de 150 m.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Soldi del Monopoli

Negli Stati Uniti ogni giorno vengono stampati più soldi per il gioco del “Monopoli” che per la Tesoreria.

Monopolo-mono

En Usono, pli multe da mono estas presita ĉiutage por la ludo "Monopolo" ol por la Trezorejo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Altezza della piramide

L’altezza della più grande piramide di Egitto è circa un miliardesimo della distanza che separa la terra dal sole.

Piramida alteco

La alteco de la plej granda piramido en Egiptujo estas ĉirkaŭ miliardono de la distanco, kiu apartigas la teron de la suno.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Pedoni

Lo Stato con la più alta percentuale di persone che vanno al lavoro a piedi è l’Alaska.

Piedirantoj

La ŝtato kun la plej alta procento de homoj piedirantaj al laboro estas Alasko. □ *(Trad. RoBo)*

- La Redakcio de “ITALA FERVOJISTO” *varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bultenon.*
Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □

F a c e z i e
H u m u r a ĵ o j

In tribunale

Il giudice: - Lei ha fatto la spaccata, come il pubblico ministero ha appena descritto?
Il ladro: - No, signor giudice, ma la prossima volta proverò quel metodo.

En juĝejo

La juĝisto: - Ĉu vi faris la ŝtelrompon tiel, kiel la publika akuzisto ĵus priskribis al ni?
La ŝtelisto: - Ne, sinjoro juĝisto, sed venontfoje mi elprovos tiun metodon.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

In tribunale

Il giudice: - Ha insultato il suo vicino, definendolo "un idiota". Lei non doveva dirlo.
- Chiedo scusa, signor giudice, ma non sapevo che si trattasse di un segreto.

En juĝejo

La juĝisto: Vi ofendis vian najbaron, nomante lin "idioto". Tion vi ne devis fari.
- Mi petas pardonon, sinjoro juĝisto, sed mi ne sciis, ke temis pri sekreto.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Dilemma giudiziario

Quando il primo avvocato ha finito, il giudice sussurra: - Ha ragione.
Quando l'avvocato difensore finisce la sua arringa, il giudice di nuovo sussurra: - Ha ragione.
- Ma non possono avere ragione entrambi, - dice il cancelliere.
- Anche lei ha ragione.

Juĝista dilemo

Kiam la unua advokato finparolas, la juĝisto flustras: - Li pravas.
Kiam la defendanta advokato finas sian pledadon, la juĝisto denove flustras: - Li pravas.
- Tamen ne povas pravi ili ambaŭ, - diras la juĝeja sekretario.
- Ankaŭ vi pravas, - respondas la juĝisto.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Interrogatorio

- Quanto tempo hai lavorato presso la società precedente?
- Trentadue anni.
- Perché hai lasciato l'impiego?
- C'è stata un'amnistia.

Pridemandado

- Kiom da tempo vi laboris ĉe la antaŭa firmao?
- Tridek du jarojn.
- Kial vi forlasis la deĵorlokon?
- Okazis amnestio.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

In tribunale

- Imputato, perché si presenta in giudizio senza avvocato?
- Perché ho deciso di dire la verità.

En tribunalo

- Akuzito, kial vi aperas en tribunalo sen advokato?
- Ĉar mi decidis diri la veron.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Cameriere e cliente

- Vedo che il bicchiere è vuoto. Ne ordina un altro?
- Niente affatto. Cosa farei con due bicchieri vuoti?

Kelnero kaj kliento

- Mi vidas, ke via glaso estas malplena. Ĉu vi petas ankoraŭ unu?
- Tute ne. Kion mi farus per du glasoj malplenaj?

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Al ristorante

Il ristoratore si rivolge al nuovo cliente che ha appena finito di mangiare: - Ha mangiato bene?
- Se la zuppa, che ho mangiato, fosse

stata chiara come il vino che ho bevuto; e se il vino che ho bevuto, fosse stato vecchio come l'anatra che ho mangiato, e se l'anatra, che ho mangiato, fosse stata grassa come il cameriere che mi ha servito, allora tutto sarebbe andato bene.

Ĉe restoracio

La posedanto sin turnas al nova kliento, kiu ĵus finmanĝis: - Ĉu vi manĝis bone?
- Se la supo, kiun mi manĝis, estus klara kiel la vino, kiun mi trinkis; kaj se la vino, kiun mi trinkis, estus maljuna kiel la anaso, kiun mi manĝis, kaj se la anaso, kiun mi manĝis, estus dika kiel la kelnero, kiu servis min, tiam ĉio estus bona.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Mancia

Dopo aver mangiato un signore paga e si alza per andarsene.
Capendo che il cliente non intende lasciare la mancia, il cameriere chiede: - Signore, lei crede che la storia si ripeterà?
- Ci credo.
- Ieri un cliente seduto proprio a questo tavolo mi ha lasciato una mancia di 1 €.
- Forse tornerà oggi fra pochi minuti.

Trinkmono

Manĝinte, sinjoro pagas kaj stariĝas por foriri.
Vidinte, ke la kliento ne intencas doni trinkmonon, la kelnero demandas: - Sinjoro, ĉu vi kredas, ke la historio ripetiĝos?
- Mi kredas tion.
- Hieraŭ kliento sidanta ĝuste ĉe tiu ĉi tablo donis al mi trinkmonon je 1 €.
- Eble li revenos hodiaŭ post minutoj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Al ristorante

Cliente, contento: - Creda a me che questa è la prima volta che ho mangiato qui una buona bistecca.
Cameriere, sorpreso: Diavolo, allora le ho dato per sbaglio il pezzo destinato al proprietario.

Ĉe restoracio

Kontenta kliento: - Kredu min, ke estis la unuan fojon, ke mi manĝis ĉi tie bonan bifstekon.
Surprizita kelnero: - Diable, tiam mi erare donis al vi la pecon destinitan por la mastro.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Al ristorante

- Cameriere, questo è il pagamento del conto. Ho letto che qui è proibita la mancia.
- Sì, signore, ma anche le mele erano proibite in paradiso.

Ĉe restoracio

- Kelnero, jen la pago. Mi legis, ke trinkmono estas malpermesita ĉi tie.
- Jes, sinjoro, sed ankaŭ la pomojn estis malpermesitaj en paradizo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Sulle lingue

In un villaggio cinese vive un benestante. Ha un figlio che ha mandato a studiare in Francia. Quando torna a casa, il figlio parla ai suoi genitori e a tutti gli altri solo in francese. Non parla più nemmeno una sola parola nella sua lin-



gua materna, perché ... l'ha dimenticata. Nessuno può più capirlo.

Uno conoscente è in visita dal proprietario. Questo con orgoglio racconta di suo figlio istruito: - Mio figlio è tornato due giorni fa dalla Francia; parla perfettamente francese. Ascolta.

In quel momento si sente lo studente all'esterno che grida forte: - Aiuto, Aiuto. ... in francese. Perché, purtroppo, è caduto in uno stagno e sta annegando.

- Sì lo sento, ma cosa dice?
- Ora canta una canzone francese. Risponde il padre orgoglioso.

Pri lingvoj

En ĉina vilaĝo vivas bienulo. Li havas filon, kiun li sendis studi en Francio. Reveninte hejmen, la filo parolas al siaj gepatroj kaj al ĉiuj aliaj nur franclingve. Li parolas eĉ ne plu unu vorton en sia gepatra lingvo, ĉar li ... forgesis ĝin. Neniu povas kompreni lin.

Konato vizitas la bienulon. Fiere la patro raportas pri sia klera filo: - Mia filo revenis antaŭ du tagoj el Francio; li perfekte parolas la francan lingvon. Aŭskultu.

En tiu momento efektive oni aŭdas la studenton, kiu ekstere laŭte krias: - Helpu, Helpu. ... franclingve. Ĉar li, malfeliĉe, falis en lageton kaj estas dronanta.

- Jes, mi aŭdas lin, sed kion li diras?
- Nun li kantas francan kanton. Respondas la fiera patro.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Al ristorante

Una volta, in una città spagnola, un inglese desiderava mangiare una bistecca in un ristorante.

Non in grado di comprendersi a parole con i camerieri spagnoli molto gentili e molto amichevoli, disegnò su un foglio di carta un bue con un coltello infisso sul dorso. Uno di loro, mostrò di aver capito, annuì, a gesti invitò l'inglese a seguirlo e lo condusse ... All'arena della corrida.

Ĉe restoracio

Iam, en hispana urbo, anglo deziris manĝi bifstekon en restoracio.

Ne kapabla interkornpreniĝi per vortoj kun la tre ĝentilaj kaj tre amindaj hispanaj kelneroj, li desegnis sur paperfolion la konturojn de bovo, kun tranĉilo en ĝia dorso. Unu el ili, ŝajnkomprene, kapjesis, geste invitis la anglon sekvi sin, kaj kondukis lin … al la areno por taŭrobataloj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Intuito

Un artigiano mitteleuropeo visitò la prima volta Parigi. - Come ti sei capito con i francesi? - chiesero i suoi amici dopo il suo ritorno.

- Molto semplice, - ha risposto, - con gesti e disegni.
- Ad esempio?
- Ad esempio: ho incontrato una bella ragazza per strada. Lei sorrideva, io sorrisi. Ha puntato il dito su se stessa, su di me e sul viale: abbiamo passeggiato insieme. Fece il gesto di mangiare e siamo andati in un ristorante.

Poi ho disegnato un coppia di ballerini e lei mi ha condotto in una sala da ballo. Ha disegnato una bottiglia e io ho ordinato dello champagne. Eravamo molto allegri.

Ma quando più tardi ha disegnato un letto, l'ho guardata con ammirazione: come avrà potuto capire che sono un mobiliere?

Intuo

Metiisto el la mezo de Eŭropo vizitis la unuan fojon Parizon. "Kiel do vi interkompreniĝis kun la francoj?" demandis liaj amikoj post lia reveno.

- Tre simple, - li respondis, - per gestoj

kaj desegnoj.
- Ekzemple?
- Ekzemple: mi renkontis belulinon surstrate. Ŝi ridetis, mi ridetis. Ŝi fingromontris sur nin kaj al la bulvardo: ni promenadis kune. Ŝi gestis manĝadon, kaj ni eniris restoracion.
Poste mi desegnis dancparon, kaj ŝi kondukis min al dancejo. Ŝi desegnis botelon, kaj mi mendis ĉampanon. Ni fariĝis tre gajaj.
Sed kiam poste ŝi desegnis liton, mi rigardis ŝin kun admiro: kiel do ŝi estus povinta diveni, ke mi estas meblofaristo?


Ankoraŭ 1.232.000 ŝpaloj por fini mian deĵortempon...

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

A scuola

- Lisetta, dimmi, chi era Colombo?
- Colombo era un uccello.
- Uccello?
- Sì, ho sempre sentito parlare dell'uovo di Colombo.

Ĉe lernejo

- Liznjo, diru al mi, kiu estis Kolumbo?
- Kolumbo estis birdo.
- Ĉu birdo?
- Jes, mi ĉiam aŭdis paroli pri la ovo de Kolumbo.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

A scuola

La maestra disperata: - Perché devo insegnare a questi sciocchi?
Il piccolo Antonio: - Perché se sapessimo tutto, lei sarebbe senza lavoro.

Ĉe lernejo

Instruistino senespera: - Kial mi devas instrui tiajn stultulojn?
La eta Antono:- Ĉar se ni scius ĉion, vi estus senlabora.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Supposizione e conoscenza

Nicolino: - Quel signore sta cercando qualcosa fra l'erba, forse uova.
Pierino: - Certo non uova. Cerca la banconota da 20 € che ha perso.
- Come fai a saperlo?
- Beh, perché l'ho trovata.

Supozo kaj scio

Noĉjo: - Tiu sinjoro, serĉas ion en la herbejo, verŝajne ovojn.
Peĉjo: - Certe ne ovojn. Li serĉas bankbileton de 20 €, kiun li perdis.
- De kie vi scias tion?
- Nu, ĉar mi trovis ĝin.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

A scuola

Pierino: - Signor Professore, è vero che la vespa punge e anche l'ortica punge?
Professore: - Sì, entrambi lo fanno. Perché me lo chiedi?
Pierino: - Vorrei sapere chi punge più forte, quando una vespa si posa su un'ortica.

Ĉe lernejo

Peĉjo: - Sinjoro instruisto, ĉu estas vere, ke la vespo pikas kaj ankaŭ la urtiko pikas?
Instruisto: - Jes, ili ambaŭ pikas. Sed kial vi demandas tion?
Peĉjo: - Mi ŝatus scii, kiu el ili pikas pli forte, kiam vespo eksidas sur urtiko. □

(Trad. BoRo)

Pruvèrbi bulgnîṡ
Proverboj bolonjaj

Chi à pûc pâgn, mèl s crûv.
Kiu havas malmultajn vestaĵojn, sin kovras malmulte.

Chi nâs sfurtunè, ai casca la cà in cô.
Al kiu naskiĝas misŝanca, falas sur lin la domo.

Chi pänsa mèl, spass l'indvéṅna.
Kiu malice pensas, ofte divenas.

Chi stémma an cånpra.
Kiu aprezas ne aĉetas.

Cmanda la Franza, cmanda la Spâgna, mé a m infótt, bâsta ch'as mâgna.
Komandas Francio, komandas Hispanio, mi prifajfas, sufiĉas ke oni manĝas.

Ed pail råss i én caråggn anc i ninén.
Kun ruĝa haro estas aĉaj ankaŭ porkoj.

I marcànt di pûrz, ch'a i é da pṡèr i mûrt.
Komercistoj pri porkoj, ĉar oni devas pesi mortintojn.

I pcón grûs i én quî ch'i afûghen.
La grandaj buŝplenoj estas tiuj, kiuj sufokas.

I récc i àn al paradîṡ in st månnd; e anc in clèter, s'i vôlen.
La riĉuloj havas paradizon en ĉi tiu mondo, kaj ankaŭ en la alia, se ili volas.

L é méi un èṡen vîv che un dutåur môrt.
Pli bone azeno vivanta ol doktoro mortinta.

L'âcua ed febrèr rinpéss la cantéṅna e al granèr.
La februara akvo plenigas kelon kaj grenejon.

L'ignuranza la fà pió dân che la cativêria.
Nescio pli multe damaĝas ol malboneco.

La mujêr dal żugadåur un pèz la rédd, un pèz la zîga.
Edzino de ludisto foje ridas, foje ploras. □

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

Chi ha lingua attraversa il mare.
Kiu havas langon transpasas la maron.
Sicilio

Chi non naufragò in mare, può naufragare in porto.
Kiu ne ŝiprompis en la maro, povas ŝiprompi en haveno. *Ligurio*

Chi passa il Po passa anche la Dora.
Kiu transpasis Padon transpasas ankaŭ Doran. *Piemontio*

Chi segue gli altri, non arriva mai primo.
Kiu sekvas la aliaj, neniam alvenas kiel unua. *Venetio*

Chi si imbarca con la rabbia facilmente va a fondo.
Kiu enŝipiĝas kun kolero facile enfundiĝas.
Ligurio

Chi sta a terra giudica, chi è in mare naviga.
Kiu restas surtere prijuĝas, kiu estas surmare navigas. *Istrio*

Com'è grande il mare, è grande la tempesta.
Kiel grandas la maro, tiel grandas ŝtormo.
Ligurio

Con Dio bisogna andarci col bemolle (in tono minore).
Pri Dio necesas iri kun bemolo (en minora tono). *Latio*

Credevo che la zappa fosse una viola, e invece è la rovina della vita mia.
Mi pensis ke pioĉo estis vjolo, kaj anstataŭe ĝi estas la plago de mia vivo. *Abruzio*

Culo che non ha mai visto calzoni, per cent'anni si fa meraviglia.
Pugo kiu neniam vidis pantalonon, dum cent jaroj miros. *Abruzio*

Culo di donna e naso di cane non sono mai caldi.
Virina pugo kaj hunda nazo neniam varmas.
Apulio □

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

Vedo l'Esperanto come una possibile alternativa valida alle lingue odierne per la comunicazione internazionale.
Mi vidas Esperanton kiel ebla valida alternativo al la hodiaŭaj lingvoj por internacia komunikado.

Tore Skutnabb-Kangas

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Rafforzare i diritti degli oratori di ogni lingua è l'obiettivo a cui fondamentalmente contribuisce l'Esperanto.
Plifortigi la rajtojn de la parolantoj de ĉiu lingvo estas la celo, al kiu esence kontribuas Esperanto.

Robert Phillipson

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Spero che l'Esperanto continui a realizzare questo ruolo bidimensionale mantenendo la diversità e creando unità.
Mi esperas, ke Esperanto daŭrigos la plenumadon de tiu duflanka rolo subtenante diversecon kaj kreante unuecon.

Rita Izsák-Ndiaye

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Un popolo che rinuncia alla propria lingua perde anche l'anima.
Popolo kiu rezignas sian lingvon, tiu perdas ankaŭ sian animon.

Francesco Alberoni

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Non esistono confini per gli uomini di buona volontà e gli esperantisti danno un gran contributo alla realizzazione della fraternità fra tutti gli uomini.
Ne ekzistas limoj por bonvolemuloj kaj la esperantistoj donas grandan kontribuon por la realigado de la frateco inter ĉiuj homoj.

André Allix

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Nel Medioevo molti europei credevano di parlare ancora latino, e invece parlavano già italiano, o francese, o spagnolo; allo stesso modo, molti abitanti dell'Africa nera credono oggi di parlare inglese o francese, e invece parlano già uno dei nuovi volgari africani.
En la Mezepoko multaj eŭropanoj opiniis daŭre paroli latine, kaj anstataŭe ili jam parolis itale, france, hispane; tiel, multaj loĝantoj en nigra Afriko opinias paroli angle aŭ france, kaj male ili jam parolas unu el la novaj afrikaj "vulgaroj".

Anonimo

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Un semplice, facile, razionale linguaggio comune certamente è da ritenere l'Esperanto.
Kiel simplan, facilan, racian lingvon komunan, sendube estu prikonsiderata Esperanto.

Roberto Ardigò

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

L'Esperanto sta alla diversità linguistica come la razionalità sta all'istinto.
Esperanto rilatas al la lingva diverseco, kiel racio al istinkto.

Aldo Bergamaschi

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Le parole sono simboli che postulano un ricordo condiviso.
La vortoj estas simboloj, kiuj postulas samkomprenan memoron.

Jorge Luis Borges

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Oggi è difficile capire fino a che punto saranno facilitate le relazioni internazionali dei popoli quando, finalmente, si capirà la necessità di avere una lingua comune come l'Esperanto.
Hodiaŭ malfacilas kompreni ĝis kia grado faciliĝos la internaciaj popolrilatoj, kiam, fine, oni ekkonscios pri neceso havi komunan lingvon kiel Esperanto-n. □

Odon Bujwid
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 42

Chiave = Slosilo (3,3,4,9,10): Come goccia battendo costante … = *Kiel guto konstante frapante…*

O	L	O	P	J	O	Ĵ	A	D	N	I	R	I	M
K	E	Ĉ	R	O	D	I	I	K	A	N	A	D	A
R	O	A	I	T	R	O	M	E	N	N	U	A	N
A	N	M	K	E	A	D	T	E	E	A	C	B	D
M	O	N	E	J	K	P	O	S	T	U	L	I	A
E	E	E	Ŭ	R	O	J	Ĉ	E	O	D	A	I	R
R	R	Z	I	E	C	C	A	N	A	R	O	K	E
U	M	I	O	N	D	I	N	C	J	O	I	S	N
T	N	O	S	T	C	I	E	A	K	M	K	I	O
N	A	O	I	E	N	R	L	I	L	E	G	R	L
E	Ĥ	O	N	U	R	I	A	I	E	D	Ŭ	P	J
V	S	E	L	E	B	A	B	P	E	A	I	E	O
A	V	L	R	U	I	R	A	R	T	R	N	I	S
O	T	A	K	T	E	T	A	O	A	I	K	S	N

Cerca e riquadra ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

aleo, amnezio, are, aventurema, babele, baki, balena, danci, dromedari, eĥo, ekse, era, esenca, eta, etoj, eŭroj, ĥan, ian, ion, ire, kanaka, kardo, kato, kio, komerci, krei, Kubilaj, lanco, leono, libre, mandareno, Marko, mezo, mirindaĵoj, mone, morti, naneto, nei, nuba, patro, pira, Polo, pordo, postuli, priskribadi, ree, rente, Riado, riski, rodi, roke, rosto, skia, sojlo, taŭro, temi, tio, trairi, tro, venecia.

Soluzione dell'ultimo numero, 41° gioco - *Solvo de la lasta numero, 41-a vortludo*:
VENONTA IFEF-KONGREO: SOPRON

Kolofon

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:
- ***Romano Bolognesi***:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
💻 <bolognesiromano@alice.it>
- ***Vito Tornillo***:
✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba
Lanfranco Bonora
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Serio Boschin - Arbitraciantoj: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-BankKonto ĉe: Vito Tornillo c/o
Banca INTESA Zola Predosa (BO)
IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497
uea-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **alfabeto** è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

☆ **L'accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c **sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ **palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g **gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ **palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h **aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ **aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ **sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k **gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s **sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ **sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z **sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ **sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.